

6943
B39
Beiträge zur Geschichte
der nachbismarckischen Zeit
und des Weltkriegs

Unter Mitwirkung von Dr. Hans Hallmann
herausgegeben von

Prof. Dr. Fritz Kern
in Bonn

Heft 1

Hans Hallmann

Krügerdepesche
und
Flottenfrage



1927

Verlag von W. Kohlhammer
Stuttgart



0 1976 0044326 5

G 943
B39

v.1

43716

Umann,

WITHDRAWN
L. R. COLLEGE LIBRARY

Krügerdepeſche und Flottenfrage



Beiträge zur Geschichte
der nachbismarckischen Zeit und
des Weltkriegs

Unter Mitwirkung von Dr. Hans Hallmann
herausgegeben
von Professor Dr. Fritz Kern
in Bonn

Heft 1

Hans Hallmann
Krügerdepeſche und Flottenfrage



Stuttgart 1927

Verlag von W. Kohlhammer

Krügerdepesche und Flottenfrage

Aktenmäßiges zur Vorgeschichte
des deutschen Schlachtflottenbaus
von
Hans Hallmann



CARL A. RUDISILL LIBRARY
LENOIR RHYNE COLLEGE

Stuttgart 1927

Verlag von W. Kohlhammer

G 943

B39

V.1

43716
Sept. 1962



August 1962

Library of the University of California

V o r w o r t

Dreißig Jahre sind nunmehr verflossen, seitdem im Monat der Krüger-depesche der Kaiser, verärgert über den Mißerfolg eines Anlaufs zur Vermehrung der Kreuzerflotte, einen Entschluß faßte, der schon damals eine bewußte Abkehr von der bisherigen Marinepolitik bedeuten sollte und dem Rückblickenden als epochemachend erscheinen muß: er nahm in Aussicht, im Frühjahr den Kontreadmiral Alfred Tirpitz zum Staatssekretär des Reichsmarineamts zu ernennen. Seine Aufgabe sollte es sein, einen großen Flottenretablierungsplan, dessen Grundzüge bereits feststanden, in die endgültige Form zu bringen und bei Regierung, Bundesrat und Reichstag durchzusetzen. Schon lange hatte man die Notwendigkeit empfunden, die in den siebziger Jahren beschafften Panzerschiffe durch Neubauten zu ersetzen. Greifbare Gestalt aber hatte der Flottenbauplan erst gewonnen, seitdem der damalige Kapitän zur See Tirpitz als Chef des Stabes im Oberkommando der Marine in den Jahren 1892 bis 1895 klare strategisch-taktische Ziele für die deutsche Flotte erarbeitet hatte. Zumal die Forderung einer Schlachtflotte von zwei Geschwadern stammte von ihm. Der Kommandierende Admiral v. Knorr hatte sich dem Standpunkt des jüngeren Flaggoffiziers angeschlossen, der Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral Hollmann, wollte nichts davon wissen. Der Kaiser endlich hatte zwar bereits zu Anfang des Jahres 1891 Kapitän Tirpitz als „den künftigen Träger der Marine“ bezeichnet, er stand aber in strategisch-taktischen Fragen auf seiten Hollmanns, im Grunde besaß er darin kein eigenes Urteil. Doch verband sich seine von Anfang an ausgeprägte „seemännische Passion“ mehr und mehr mit der ernststen, nicht immer in glücklicher Form geäußerten Überzeugung, das Deutsche Reich bedürfe bei dem unaufhaltbaren Wachstum seiner ökonomischen Macht der Sicherung durch eine größere Flotte. Wohl auf den Rat des Marinekabinettschefs, Freiherrn v. Senden-Bibran, wählte er Kontreadmiral Tirpitz als den unbestrittenen geistigen Führer der Marine und den einzigen Flaggoffizier, dem er damals die Fähigkeit zutraute, den Wiederaufbau der Flotte bei den gesetzgebenden Faktoren durchzusetzen. Admiral Tirpitz war von der Entscheidung des Kaisers überrascht und nicht unbedingt erfreut; so sehr ihn naturgemäß die große ihm zuge dachte Aufgabe reizte, wäre er doch lieber in der Front geblieben und als Chef des Kreuzergeschwaders nach Ostasien gegangen.

Dieser erste Anlauf glückte dann aber nicht. Schuld daran trug bezeichnenderweise die Furcht vor dem Reichstage, der dem Admiral Hollmann sein besonderes Vertrauen ausgesprochen hatte. Am 31. März 1896 wurde Tirpitz von dem Kabinettschef mitgeteilt, man müsse vorläufig von seiner

Ernennung Abstand nehmen. Wenn Freiherr v. Senden im Auftrag des Kaisers ausdrücklich hinzufügte, aufgeschoben sei keineswegs aufgehoben, so hätte das doch sehr leicht der Fall sein können. Der dem Kaiser sehr nahestehende Admiral Hollmann hätte noch ein Jahrzehnt im Amt bleiben können; man hätte Schiffe gebaut ohne festen Bauplan und ohne ein großes Ziel, Admiral Tirpitz wäre vielleicht einmal Kommandierender Admiral, aber kaum je Staatssekretär geworden, was seinen Wünschen und Neigungen sicherlich mehr entsprochen hätte. Daß es anders kam, lag wiederum an dem Verhalten des Reichstags. Bei der Beratung des Marineetats für das Jahr 1897/98 wollte dieser einen bestimmten Soll-Bestand der Flotte nicht anerkennen und lehnte zwei neu geforderte Kreuzer ab. Der Kaiser war im höchsten Maße erregt und spielte mit dem Gedanken eines Staatsstreichs, ließ ihn aber sehr bald fallen, um wiederum nach dem starken Manne zu greifen, der „es machen konnte“. Am 31. März 1897, also auf den Tag ein Jahr nach jenem ersten Fehlschlag, ging das Telegramm nach Ostasien, das den Chef der Kreuzerdivision, Kontreadmiral Tirpitz, mit der Nachricht überraschte, er sei betraut mit der Wahrnehmung der Geschäfte als Staatssekretär des Reichsmarineamts. Wieder ein Jahr später, und das erste Flottengesetz war unter Dach und Fach gebracht. Es hatte den Segen Bismarcks gefunden, und der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe war so sehr dafür gewonnen, daß er selbst Admiral Tirpitz brieflich Ratschläge gab, wie man am besten den heftigsten Flottengegner, Eugen Richter, mit der Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs überrumpeln könne.

Die Flottenepisode in den Tagen der Krügerdepeche ist bisher fast unbekannt geblieben, überhaupt erscheinen die Anfänge des deutschen Schlachtfloottenbaus ganz allgemein in verzerrter Darstellung. Einen methodisch lehrreichen Fall zeigt das polemische Vorpiel auf, das darum auch beibehalten wurde, als die Arbeit über den Rahmen einer Richtigstellung der Behauptungen Dr. Thimmes hinausgewachsen war. In ausgiebigem Maße sind die Quellen selbst zu Worte gekommen. Bei einer Frage, die so sehr noch von politischer Leidenschaft umstritten ist wie die Flottenpolitik, erscheint ein solches Verfahren erforderlich, um die wirklichen Umstände und Stimmungen, in denen man damals handelte, festzuhalten und dem Leser möglichst breite Unterlagen für die Beurteilung zu geben. Eine größere Darstellung auch des weiteren Verlaufs wird dieser Skizze folgen.

Die seit dem Winter 1925/26 im Satz stehende Schrift kann äußerer Umstände halber erst jetzt erscheinen.

Bonn, im April 1927

Hans Hallmann

I n h a l t

	Seite
Vorwort	5
I. Polemisches Vorspiel.	9
1. Das Tagebuch des Marinekabinettschefs	9
2. Dr. Friedrich Thimme	10
3. Otto Hammann	12
4. Theodor Wolff	13
II. Die Wirklichkeit der Flottenpläne	15
1. Die siebziger und achtziger Jahre	15
2. Die Flottenretablierungspläne des neuen Kurses	22
3. Krügerdepesche und Flottenfrage	34
4. Vor dem Flottengesetz	45
Anhang	65
I. Tabellen.	67
Panzerschiffe der deutschen Flotte vor dem ersten Flottengesetz	67
Deutscher Kriegsschiffsbau 1889—1897	68
Der Bau von Linien Schiffen in Frankreich, Rußland (Ostsee) und Deutschland	68
Panzerkreuzer in Frankreich, Rußland (Ostsee) und Deutschland	69
Der englische und deutsche Linien Schiffsbau 1889—1905	70
Panzerkreuzer in England und Deutschland	72
Geschützte Kreuzer I. und II. Klasse	73
Geschützte Kreuzer III. Klasse	74
II. Krügerdepesche und Flottenfrage: Dokumente	76
Der Reichskanzler an den Kaiser, 7. Januar 1896	76
Niederschrift des Chefs des Marinekabinetts, 7. Januar 1896	77
Der Reichskanzler an den Kaiser, 14. Januar 1896	78
Erster Entwurf einer Reichstagsrede von Kontreadmiral Tirpitz	79
III. Das erste Flottengesetz	88
Entwicklungsgeschichte des ersten Flottengesetzes (Tabelle)	88
Allgemeine Begründung zum Gesetzentwurf	88
Fürst v. Bismarck an Kontreadmiral Tirpitz, 4. Dezember 1897	95
Das erste Flottengesetz vom 10. April 1898	95
Register	98

I.

Polemisches Vorspiel

In seinem Aufsatz über die Krügerdepeſche („Europäiſche Geſpräche“, 2. Jahrgang, S. 201 ff.) glaubt Dr. Friedrich Thimme „ganz neue Zuſammenhänge erſchloſſen zu haben, die biſher nur geahnt werden konnten: Krügerdepeſche und Flottenfrage!“ Da der Aufſatz, was die Behandlung der Krügerdepeſche an ſich anlangt, methodiſch einwandfrei iſt, und unter Heranziehung aller nur denkbaren Quellen zu neuen, wenn auch kaum abſchließenden Ergebniſſen gelangt, ſo beſteht die Gefahr, daß das für dieſen Teil der Arbeit Thimmes berechtigte günſtige Urteil ohne weiteres auf die Darſtellung jener „ganz neuen Zuſammenhänge“ übertragen wird, eine Gefahr, der zwei Thimme naheſtehende Gelegenheitshiſtoriker bereits erlegen ſind. Sie konnten freilich nicht wiſſen, daß Thimmes Aufſtellungen über die Flottenfrage ebenſo unzuverläſſig und geradezu leichtfertig ſind, wie die Behandlung der Krügerdepeſche ſorgfältig abgewogen iſt. Zu dieſem Urteil muß gelangen, wer ſich näher über die beſagten Vorgänge unterrichtet, was Thimme leider verſäumt hat. Die Flottenfrage iſt eben für ihn ſo ſehr das rote Tuch, daß er, ſobald der Name des Großadmirals von Tirpiß fällt, die anderwärts geübte methodiſche Beſonnenheit gänzlich außer acht läßt.

1.

Thimme hat ſeine Legende in der Hauptſache herausgeſponnen aus einigen kurzen Sätzen in dem Tagebuche des Marinekabinettschefs Freiherrn Guſtav von Senden-Bibran, das ihm als Quelle für die Entſtehungsgеſchichte der Krügerdepeſche diente. Die auf die Flottenfrage bezüglichen Sätze Kontreadmiral v. Sendens lauten:

„Den 7. Januar 1896. Berlin 6 Uhr nach Neuem Palais zum Dienſt. Bericht Tirpiß war eingegangen über Erweiterung der Marine und ein Brief des Reichskanzlers, um gleich jezt die Vorlage aus Anlaß Transvaal einzubringen. Zu letzterem ſetzte ich dem Kaiſer die Gegengründe auf.“

Den 8. Januar, Neues Palais — Berlin. Um 11 Uhr großer Vortrag in Marineangelegenheiten mit Hohenlohe, Kanfer (Koln.), Knorr, Hollmann. Es bleibt dabei, wir wollen fordern etwa 100 Millionen für drei Panzerschiffe zweiter Klasse und vier Panzerkreuzer . . .

Den 10. Januar. Friedrichsruh . . . Bis 4 $\frac{1}{2}$ Uhr blieben wir sitzen, dabei waren schließlich die beiden Blätter Schiffsskizzen (russische Marine und Neubau in Rußland, Frankreich zu Deutschland) vorgelegt und von mir erklärt. Fürst ist für Marineerweiterung, wir müßten wie Rußland vorgehen . . ."

2.

Auf Grund dieser Quelle und sonstiger dürftiger Nachrichten zeichnet Dr. Thimme folgendes Bild der Ereignisse:

Der Kaiser trägt sich seit dem Herbst 1895 mit Marineerweiterungsplänen und späht nach Anlässen, um die Flotte über den Rahmen des bereits festgelegten Etats von 1896/97 (1 Linien Schiff und 3 Kreuzer) hinaus zu vergrößern. So kommt ihm der Zwischenfall in Transvaal sehr zu statten. Vermutlich hat ihn schon bei der Anberaumung der Konferenz vom 3. Januar, bei der die Depesche zustande kam, die Frage beschäftigt, „wie die jüngsten Vorgänge für die geplante Marinevorlage fruktifiziert werden könnten“. Nachdem er den gewaltigen Eindruck im In- und Auslande gesehen hat, ist er jedenfalls ganz von diesem Gedanken erfüllt. Unmittelbar nach der Sitzung im Reichskanzlerpalais nahm der Kaiser Vorträge der Admirale Knorr und Hollmann entgegen, die „vorwiegend der Frage gegolten haben dürften, wie aus der durch die Absendung der Krügerdepesche gegebenen Situation Kapital für die Verstärkung der deutschen Seestreitkräfte geschlagen werden könne“. Admiral v. Knorr, einsichtig und mit Herrn Tirpitz, nebenbei bemerkt, wenig harmonierend, eine Persönlichkeit von sicherem Feingefühl und lauterer Wahrhaftigkeit, hatte wohl Bedenken gegen eine Ausschachtung der Krügerdepesche zu einer Flottenpropaganda. Kontreadmiral Tirpitz dagegen, obwohl von seiner Stellung als Chef des Stabes des Oberkommandos enthoben, war bereits am 7. Januar mit einem Bericht über die „Erweiterung der Marine“ zur Stelle, der offensichtlich ein wesentliches Hinausgehen über den unlängst zur Entscheidung des Reichstages gestellten Etat von 1896/97 in Anregung brachte. Am demselben Tage lief ein Brief des Reichskanzlers ein, „um jetzt gleich die Vorlage aus Anlaß Transvaal einzubringen“. Der Sinn des Briefes kann nur der

gewesen sein, durch möglichste Beschleunigung des Marineetats die drohenden „uferlosen Flottenpläne“ zu hintertreiben. Am 8. Januar war „großer Vortrag in Marineangelegenheiten mit Hohenlohe, Kanfer (Koln.), Knorr, Hollmann“. Zustande kam, wie es Thimme scheint, ein Kompromiß zwischen den sehr viel weitergehenden Plänen des Kaisers auf der einen Seite und den retardierenden Bestrebungen der Leiter der Außenpolitik. „Es bleibt dabei, wir wollen fordern etwa 100 Millionen für drei Panzerschiffe zweiter Klasse und vier Panzerkreuzer.“ Das bedeutete etwa eine Verdreifachung der Etatsforderung. Aber der Kaiser ist damit nicht zufrieden: er will eine Marinevorlage von nicht weniger als 300 Millionen Mark. Am 10. Januar fährt Admiral v. Senden nach Friedrichsruh, zweifellos um die Autorität des Altreichskanzlers für die weitausschauenden Flottenpläne des Kaisers zu gewinnen. Aber er hatte damit keinen Erfolg. Die lakonischen Worte: „Fürst ist für Marineerweiterung, wir müßten wie Rußland vorgehen“ sind ja nicht vollkommen durchsichtig. Der Sinn ist doch wohl der, Deutschland solle das Hauptgewicht auf den Bau von kleineren Kreuzern legen. Wenigstens betonte ein Bismarckscher Artikel in den „Hamburger Nachrichten“ vom 27. Januar, es dürfe zunächst einmal nur der dringendste Bedarf befriedigt werden: „Vorderhand gebrauchen wir nur gepanzerte Kreuzer mehr . . . Daß eine Vermehrung der großen Schlachtschiffe fürs erste nötig sein wird, glauben wir nicht“. Bismarck hatte eben, mit Thimme zu reden, mit seinem einzigartigen politischen Instinkt die schwere Gefahr schon erkannt, die aus dem Bau einer großen Schlachtflotte für die deutsch-englischen Beziehungen und damit für den Weltfrieden erwachsen mußte! Die Stellungnahme Bismarcks scheint nicht ohne Eindruck auf den Kaiser geblieben zu sein. Jedenfalls endeten die weiteren Erörterungen, die nach Thimme scharf an einem Kanzlerwechsel vorüberführten, damit, daß man nicht einmal die Beschlüsse der Konferenz vom 8. Januar festhielt, sondern bis auf die ursprüngliche Forderung des Etats von 1896/97 zurückging. Richtiger gesagt, die weitergehenden Pläne des Kaisers wurden bis zum folgenden Etatsjahr (wo auch Tirpitz an die Spitze der Marineleitung trat) zurückgestellt. Maßgebend für die Vertagung, bei deren Betreiben Hohenlohe wohl vor allem von Marschall, aber auch von den Admiralen von Knorr und Hollmann unterstützt wurde, ist sichtlich die Erwägung gewesen, daß die tiefe Erregung der englischen öffentlichen Meinung, die von der Krügerdepesche her zurückblieb, erst abflauen sollte.

Soweit Dr. Friedrich Thimmes „ganz neue Zusammenhänge“, bei deren Darstellung er, wie sich zeigen wird, ein erhebliches Maß von Phantasie

entfaltet. Hätte er, was ja schließlich nicht so ferne lag, die „Erinnerungen“ des Großadmirals von Tirpitz eingesehen, so hätte er dort (auf Seite 50 der neuen Ausgabe) folgende Sätze gefunden:

„Im Dezember 1895 reichte das Oberkommando eine Denkschrift über den erforderlichen Flottenbau ein; ich erhielt vom Kaiser Befehl, mich unmittelbar dazu zu äußern, was um die Jahreswende 1895/96 schriftlich und mündlich geschah.“

Wenn Thimme diese Sätze gelesen und, wie es selbstverständlich war, auf den im Tagebuch Sendens erwähnten „Bericht Tirpitz“ bezogen hätte, so wäre er wohl selbst an seiner „Entdeckung“ irre geworden. Auch im „Aufbau der deutschen Weltmacht“ hätte er einen entsprechenden Satz finden können (Seite 6). Aber die Freude, dem Admiral eins am Zeuge flicken zu können, als dessen „erbitterten Gegner“ er sich bei jeder erdenklichen Gelegenheit bekennt, hatte Dr. Thimme eben völlig überwältigt. Benutzt er doch sogar die Fußnoten der amtlichen großen Aktenveröffentlichung des Auswärtigen Amtes, um in dort sehr wenig angebrachter Weise gegen Herrn v. Tirpitz zu polemisieren, auch wo gar nicht die Flottenpolitik zur Rede steht.

3.

Der Wirkliche Geheime Rat Otto Hammann verfehlt nicht, in seinem neuesten (sechsten) Buche „Deutsche Weltpolitik 1890—1912“ die Entdeckung Thimmes seinen Lesern mit etwas unbegründeter und unverhältnismäßiger Ausführlichkeit mitzuteilen. Thimmes Aufsatz ist seine einzige Quelle, man hat also Gelegenheit, nachzuprüfen, in welcher Weise Herr Hammann Quellen benutzt. Es ergibt sich, daß er es mit erstaunlicher Ungenauigkeit tut; was bei Thimme nur als möglich, wahrscheinlich, vermutet hingestellt wird — es ist ein sehr großer Teil seiner Aufstellungen —, erscheint in der Darstellung Hammanns ohne weiteres als Faktum. So wird die Rolle des Admirals Tirpitz effektiv herausgearbeitet:

„Aber Dr. Thimme hat bei seinen Nachforschungen über die Krügerdepeche noch einen anderen wertvollen Fund gemacht, nämlich einen Zusammenhang mit den damaligen sogenannten ‚uferlosen Flottenplänen‘. Die Fundstätte ist ein Tagebuch des damaligen Chefs des Marinekabinetts, Freiherrn von Senden und Vibran. Wir erfahren aus einer Eintragung vom 7. Januar 1896, also vier Tage nach Absendung der Krügerdepeche, daß Herr von Tirpitz den psychologischen Moment zu

einer Erweiterung des Marineetats von 1896/97 für gekommen hielt und deshalb beim Kaiser vorstellig wurde. Hier zeigt sich, wie der stets sprungbereite Admiral jede Chance zur Verwirklichung seines Lebenszieles auszunützen versuchte. Wie wir schon aus den Memoiren des Grafen Waldersee wissen, hatte Tirpitz den Kaiser so beeinflusst, daß er eine Marinevorlage von 300 Millionen Mark einbringen lassen wollte, ein Vorhaben, dessen Ausführung sicherlich nicht zur Beruhigung der überhitzten Stimmung in England beigetragen hätte. Nach Sendens Tagebuch ist es nur dem Eingreifen des Reichskanzlers Hohenlohe zu danken gewesen, daß man sich mit der Einbringung einer Vorlage von 100 Millionen Mark begnügte, die in einer am 8. stattfindenden Ministeritzung beschlossen wurde. Allein der nicht erlahmende Eifer Tirpitz' setzte es durch, daß Senden am 10. Januar nach Friedrichsruh geschickt wurde, um zu sehen, ob nicht der Ultraiskanzler seine Stimme für die Vergrößerung des Marineetats erheben würde. Die hier nicht ganz verständlichen Aufzeichnungen Sendens ergänzt ein wohl durch den Besuch Sendens angeregter Artikel Bismarcks in den „Hamburger Nachrichten“ vom 27. des gleichen Monats, in welchem einer Vergrößerung der Kreuzerflotte, aber keiner Vergrößerung der Schlachtflotte das Wort geredet wurde. Hierfür war aber ein Hinausgehen über den vorgesehenen Etat nicht nötig. So suchte der Alte im Sachsenwalde noch einmal die deutsche Flottenpolitik zu zügeln.“

Wir müssen es dem Leser überlassen, die von Hammann behaupteten Tatsachen im Tagebuch Sendens und selbst in der Darstellung Thimmes zu suchen. Er wird sie nicht finden, aber an einem lehrreichen Beispiel studieren können, wie Legenden entstehen. In grotesker Verzerrung der Wirklichkeit ist bei Hammann der Kontreadmiral Tirpitz zu einer beinahe mythischen Gestalt von dämonischer Allgegenwärtigkeit und Allmächtigkeit gesteigert.

4.

Als Dritter im Bunde war der Chefredakteur des „Berliner Tageblatts“, Herr Theodor Wolff, in der Lage, in seinem im April 1924 abgeschlossenen Buche „Das Vorspiel“ von der Entdeckung Thimmes Nutzen zu ziehen, noch bevor der Aufsatz über die Krügerdepesche im Mai-Juni-Heft der „Europäischen Gespräche“ erschien. Er schreibt:

„Tirpitz versichert in seinem Buche, er habe die Krügerdepesche ‚für bedauerlich und gefährlich‘ gehalten, denn sie habe eine ‚weitgehende Ver-

kennung Englands, seiner Macht und unserer Ohnmacht' gezeigt. Aus den von Thimme entdeckten Aufzeichnungen des Admirals von Senden ergibt sich nur, daß Herr von Tirpitz die Jameson-Affäre, wie alle großen und kleinen Zwischenfälle, ausnuzte, um den mit willigem Ohr zuhörenden Kaiser zur Flottenvermehrung zu drängen."

Außer den von Theodor Wolff zitierten Worten findet sich nun in den Tirpitzschen Erinnerungen ein längerer Brief an den General v. Stosch vom 13. Februar 1896, der sich mit der Transvaalfrage ausführlich beschäftigt. Es heißt darin, Tirpitz sei entgegen der öffentlichen Meinung und entgegen der Leitung unserer Politik der Ansicht, daß wir falsch gehandelt hätten. Nach längeren Ausführungen darüber, daß unserer Politik bis jetzt vollständig der Begriff der politischen Bedeutung der Seemacht fehle, die doch als reale Unterlage jeder kommenden deutschen Politik unerlässlich sei, fährt Tirpitz fort:

"Es läßt sich über diese Frage sehr viel mehr sagen. Ich wollte aber doch wenigstens angedeutet haben, daß ich meine Ansicht über die augenblickliche Transvaalfrage nicht ohne Überlegung gewonnen habe. Freilich habe ich dieselbe Ansicht gehabt, sobald ich nur die Depesche an den Präsidenten Krüger in der Zeitung las. Dieselbe war obendrein nicht geschickt redigiert, denn da England bei Konventionen dieses Staates mit dem Auslande das Billigungsrecht hat — was wir nicht bestreiten —, so waren wir nicht in der Lage, Transvaal unsere Hilfe anzubieten.

Dieser Vorfall kann dennoch sein Gutes haben, und ich würde, um unserem Parlament die Augen zu öffnen, eine etwas größere Blamage für uns in diesem Sinne sogar für nützlich halten. Erstens, daß die Anglo-manie an gewissen Stellen definitiv aufhört, und zweitens, daß unsere Nation sich aufrafft, eine Flotte zu schaffen, wie dieselbe etwa in Dienst-schrift IX entwickelt wurde. Diese Vorlage soll tatsächlich im nächsten Etat gemacht werden. Staatsregierung und die Spitzen des Parlaments sehen freilich keine Aussicht auf Erfolg. Indem die Marine rückhaltlos den militärischen und politischen Wert unserer jetzigen Flotte darlegt, hat sie wenigstens ihre Schuldigkeit getan, und die Geschichte wird andere Leute zur Verantwortung ziehen müssen."

Theodor Wolff nimmt von diesem Brief nicht Kenntnis, er zieht es vor, dem Leser den Zweifel nahezu legen, ob die Behauptung von Tirpitz, er habe die Politik der Krügerdepesche für falsch gehalten, der Wahrheit entspreche.

II.

Die Wirklichkeit der Flottenpläne

Wir müssen es uns versagen, die Thimmeschen Aufstellungen Punkt für Punkt zu entkräften, wollen ihnen vielmehr im ganzen gegenüberstellen, wie sich die Vorgänge in Wirklichkeit zugetragen haben. Wir werden, um zu einem wirklichen Verständnis zu gelangen, auf die Baupolitik seit dem Flottengründungsplan von 1873 zurückgreifen und die weitere Entwicklung bis zum ersten Flottengesetz in ihren Umrissen andeuten müssen. Um das Ergebnis vorwegzunehmen, so wird man sehen, daß die Ereignisse im Januar 1896 zwei verschiedenen Reihen angehören. Einmal bestanden seit Jahren allgemeine Erwägungen, die weniger auf eine Vergrößerung als auf Erneuerung, „Retablierung“ der Flotte abzielten, deren Schiffsmaterial zum größten Teil überaltert war. In diesen Zusammenhang gehört der Bericht, den Kontreadmiral Tirpitz am 3. (nicht 7.) Januar einreichte, als eine auf kaiserlichen Befehl erfolgte Stellungnahme zu einem Berichte des Oberkommandos, wie schon in den „Erinnerungen“ des Großadmirals angedeutet ist. Zum andern hat der Kaiser in der Tat aus Anlaß der Transvaalfrage besondere Flottenpläne gehabt, die eine kurze, ohne Folgen ablaufende Episode in den allgemeinen Retablierungserwägungen bilden. Er wollte sich sozusagen eine Abschlagszahlung auf die geplante Flottenerneuerung geben lassen. Für diese Vorgänge werden hier zum erstenmal die authentischen Quellen erschlossen: zwei Schreiben Hohenlohes an den Kaiser vom 7. und 14. Januar 1896, Aktennotizen des Chefs des Marinekabinetts und ein Telegramm des Kaisers an Freiherrn von Senden vom 16. Januar. Ich verdanke die Kenntnis dieser Vorgänge Nachforschungen im Marinearchiv. Außerdem hat mir das historische Material des Großadmirals v. Tirpitz zur Verfügung gestanden.

1. Die siebziger und achtziger Jahre

Der Aufbau einer deutschen Flotte nach der Gründung des Reiches oder vielmehr ihre Fortentwicklung aus der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes, in der die im Jahre 1848 begründete Königlich Preussische Kriegsmarine aufgegangen war, fiel in eine Zeit stärkster technischer

Entwicklung. Nach der ersten Einführung der Dampfschiffe war im Kriegsschiffbau die Tradition der Segelzeit noch Jahrzehnte übermächtig geblieben. Erst die Erfahrungen des Krimkrieges brachen dem gepanzerten, mit Granatkanonen bestückten Schraubendampfschiff volle Bahn. 1859 und 1860 liefen in Frankreich und England die ersten Panzerfregatten „La Gloire“ und „Warrior“ vom Stapel, während in England gleichzeitig noch 17 hölzerne Linienschiffe abliefen und 12 weitere im Bau waren. So schnell vollzog sich die Entwicklung. Aber das neue Material brachte zunächst bei allen Kriegsmarinen völlige Unklarheit in den taktischen und strategischen Fragen seiner Verwendung und Unsicherheit darüber, auf welche technischen Anforderungen hin der einzelne Schiffstyp zu konstruieren sei. Eine verwirrende Fülle immer neuer Typen entstand, darunter sehr viele Fehlkonstruktionen, die in jenen Jahrzehnten gebauten Schiffe veralteten schnell, soweit sie nicht von vornherein unbrauchbar waren. Aus der Vielzahl der Typen löste sich in England mit der 1875 vom Stapel gelaufenen älteren „Dreadnought“ der Typ des Schlachtschiffs heraus, dem die Zukunft gehörte: das hochbordige Linienschiff mit Wasserlinienpanzer und gepanzertem, die Türme für die schwere Artillerie tragendem Mittelaufbau. Später wurden die beiden Türme nach vorn und achtern auseinandergerückt und eine Mittelartillerie (meist zehn Geschütze gegenüber den vier schweren) in einer Panzerkasematte oder gepanzerten Einzeltürmen dazwischen eingeschoben. Bei der Annahme der Naval Defence Act von 1889 war England im Besitz eines durchaus brauchbaren Linienschiffstyps.

Auch der deutschen Marine sind die technischen Experimente nicht erspart geblieben, die im letzten Grunde der taktisch-strategischen Unklarheit ihr Entstehen verdanken. Zu der mangelnden Klarheit über die anzustrebenden Ziele kam das Fehlen einer gesetzlichen Festlegung des Sollbestandes der Flotte und der Lebensdauer ihrer einzelnen Schiffe.

Maßgebend war im Augenblick der Reichsgründung für die Marine der unter dem 15. Oktober 1867 eingebrachte „Gesetzentwurf, betreffend den außerordentlichen Geldbedarf des Norddeutschen Bundes zum Zwecke der Erweiterung der Bundeskriegsmarine und der Herstellung der Küstenverteidigung“. Es war darin vorgesehen, die Flotte innerhalb von 10 Jahren auf den folgenden Umfang zu bringen: 16 Panzerschiffe und -fahrzeuge, 20 Fregatten und Korvetten, 8 Aviso's und 22 Dampfkanonenboote. Bis zum Kriege von 1870 waren davon 3 Panzerfregatten, 2 Panzerfahrzeuge und 10 Korvetten beschafft. Das Personal belief sich damals nur auf 162 Seeoffiziere und 3655 Mann.

Bei der Beratung des Marineetat's im November 1871 beschloß der Reichstag, den Reichskanzler aufzufordern,

„mit dem nächsten Etat eine ausführliche Denkschrift vorzulegen, in welcher mit Bezug auf den im Jahre 1867 vorgelegten Gründungsplan ausführlich erörtert wird, wie weit derselbe bereits ausgeführt und welche Mittel zur vollständigen Ausführung desselben erforderlich sind“.

Die unter dem neuen Chef der Admiralität Generalleutnant v. Stosch ausgearbeitete Denkschrift wurde am 6. Mai 1872 dem Reichstage vorgelegt, sie wies nach, daß schon die Vollendung der Flotte nach dem Plane von 1867 rund 35 Millionen Taler mehr erfordere, als seinerzeit vorgesehen; die noch ohne wesentliche Mitarbeit des Generals zustande gekommene Ausarbeitung war recht knapp, schwunglos und schwach in der Begründung des Mehraufwandes. Deshalb sprach der Reichstag die Erwartung aus, daß mit dem Marineetat für 1874 ein ausführlicher „Plan über die als notwendig anerkannten Abänderungen des ursprünglichen Flottengründungsplanes (von 1867)“ vorgelegt werde. So entstand der neue Flottengründungsplan, die „Denkschrift betreffend die Entwicklung der Kaiserlichen Marine“ vom 21. April 1873.

General v. Stosch sah darin den folgenden Soll-Bestand vor: 23 Panzerschiffe, und zwar 8 Fregatten und 6 Korvetten als Ausfallflotte für den Hochseekampf, 7 Monitoren und 2 schwimmende Batterien für die Küstenverteidigung, ferner 20 größere und kleinere ungepanzerte Korvetten für den Auslandsdienst, dazu Torpedo- und Kanonenboote. Die vorgesehenen 8 Panzerfregatten waren 1873 alle bereits frontbereit oder im Bau, von den Korvetten war erst eine vorhanden. Die Geldbedarfsberechnung sah für die 10 Jahre von 1873 bis 1882 an Gesamtausgaben für die Marine 218,437 Millionen Mark vor, darunter 128,984 Millionen Mark für Schiffsbauten. Es fehlte eine Bestimmung über den regelmäßigen Ersatz veralteten Schiffsmaterials, die in jenen Sturm- und Drangzeiten des Kriegsschiffbaues doppelt notwendig gewesen wäre.

Bei der überaus schmalen Basis, welche die vor 25 Jahren erst aus dem Nichts geschaffene deutsche Flotte nach Material, Personal und Werften darstellte, konnte man schwerlich die Ziele hoch stecken, selbst wenn die Bismarcksche Politik und die Gesamtlage des Reiches es damals verlangt hätte; so klingt es denn überaus bescheiden, was General v. Stosch in seiner Denkschrift der Marine als Aufgabe zuwies:

„(die deutsche Flotte) hat nach dem jetzt ins Auge zu fassenden Plane nicht die Aufgabe, gegen die großen europäischen Staaten offensiv zu

verfahren, sondern sie soll nur dahin unsere Macht tragen, wo wir kleinere Interessen zu vertreten haben und wo wir die eigentliche Macht unseres Staates, die Landmacht, nicht anders hinbringen können. Wir müssen die Macht haben, schützend auftreten zu können, wo unsere deutschen Interessen unmotiviert verletzt worden sind, wie dies in denjenigen Staaten so leicht geschieht, wo die Leidenschaften der einzelnen größer sind als die Macht und die Vernunft des Staates.

Unsere Offensive wird also bestehen in Angriffen gegen Flottillen und gegen Küstenforts in mehr oder minder entfernten Gewässern. Diese Offensive fordert also eine Zahl starker und guter seegehender Schlachtschiffe.

Die Frage, wie wir im Falle eines europäischen Krieges unsere Handelsmarine schützen, ist nicht beantwortet, weil im Falle eines Krieges mit den großen Seemächten die deutsche Kriegsmarine nicht imstande ist, dieser Aufgabe zu genügen, sondern dies nur indirekt durch unsere Landarmee geschehen kann.

Der deutschen Kriegsmarine wird dann nur die Aufgabe zufallen, die in ihr liegende Kraft voll auszunutzen, um ihr Scherflein zur Entscheidung beizutragen. Sie wird sehen müssen, was sie leisten kann mit denjenigen Schiffen, welche für Aufgaben in entfernten Gewässern bestimmt sind, und mit denjenigen, welche wir als Ausfallschiffe für unsere Küstenverteidigung beschafft haben."

Immerhin war der Umfang des von Stosch im Gründungsplan vorgelegten Programmes doch nicht so unbedeutend, um nicht bei der damaligen Lage eine Marine zweiten Ranges darzustellen.

Als im Jahre 1884 der neuernannte Chef der Admiralität, General v. Caprivi, in einer Denkschrift über die Ausführung des Planes von 1873¹⁾ den Bestand an Panzerfahrzeugen musterte, stellte er fest: Auf die 2 schwimmenden Batterien hatte man verzichtet, statt der noch ausstehenden 5 Monitoren waren 13 Panzerkanonenboote gebaut worden. Von den 8 Panzerfregatten war 1878 der „Große Kurfürst“ gesunken. „Ein Ersatzbau wurde zunächst nicht beantragt, weil noch nicht die Unmöglichkeit, das Schiff wieder zu heben, konstatiert war. Als später von dem Reichstag ein Ersatzbau für das ausgerangierte Panzerfahrzeug ‚Prinz Adalbert‘ wiederholt abgelehnt wurde, war die Forderung eines Ersatzschiffes für ‚Großer Kurfürst‘ von vornherein aussichtslos und wurde unterlassen.“ Es rächte sich also das Fehlen einer gesetzlichen Bestimmung über Ersatz-

¹⁾ Dieser am 6. März 1884 dem Reichstage vorgelegte Rechenschaftsbericht war noch unter General v. Stosch vorbereitet und unter Caprivi zum 1. Juli 1883 abgeschlossen worden.

bauten, der Kampf mit der Volksvertretung um jedes einzelne Schiff lähmte die Entwicklung der Marine bis zur Ära Tirpitz.

Immerhin ließ eine zweite Denkschrift Caprivis über die Weiterentwicklung der Marine, dem Reichstage vorgelegt am 11. März 1884, gesunde strategische Grundsätze erkennen:

„Ohne den Hintergrund von gepanzerten Schlachtschiffen, ohne die Sicherheit, in einer gesammelten, kampfbereiten Hochseeflotte nötigenfalls ausgiebige Unterstützung finden zu können, würde ein der Weltstellung des Deutschen Kaiserreiches angemessenes Auftreten jener Schiffe des politischen Dienstes (Auslandskreuzer) auf die Dauer nicht gewährleistet sein . . .

Man scheint neuerdings hier und da geneigt, sich eine wirkungsvolle Küstenverteidigung auch ohne gepanzerte Schiffe zu denken. Abgesehen davon, daß die wirksamste Weise der Verteidigung der vaterländischen Küste unter allen Umständen der Sieg in einer Schlacht auf hoher See bleiben wird, würde eine Küstenverteidigung sich immer nur mit dem negativen Vorteil der reinen Abwehr begnügen und auf die Ausnutzung errungener Vorteile verzichten müssen, wenn sie keine Schiffe besäße, die imstande sind, Momente der Schwäche beim Gegner benutzend, ihn anzugreifen.“

Aber man war weit entfernt davon, diesen richtigen Erkenntnissen Rechnung zu tragen und moderne hochseefähige Schlachtschiffe zu beschaffen. Unter General v. Stosch waren, abgesehen von dem im Jahre 1873 vorhandenen Anfangsbestand an Panzerschiffen, nur die wenig seefähigen 4 „Ausfallkorvetten“ der Sachsen-Klasse (7400 t) und die noch kleinere Panzerkorvette „Oldenburg“ (5200 t) in Bau gegeben worden.

General v. Caprivi betonte zwar in der Denkschrift vom 11. März 1884, gepanzerte Schiffe seien auch bei den bescheidensten Ansprüchen für die deutsche Flotte nicht zu entbehren, er wies erneut auf die Lücke hin, die durch den Ausfall des „Großen Kurfürsten“ und des „Prinz Adalbert“ entstanden war, er erklärte überdies, die in den sechziger Jahren erbauten Panzerfregatten „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“ zählten dem derzeitigen Standpunkt gegenüber nicht mehr für voll; der Folgerung aber, es müßten endlich wieder Hochseepanzerschiffe beschafft werden, wich er mit einer recht lahmen Begründung aus: „Ob es vorzuziehen sein wird, statt größerer Schlachtschiffe den Bau gepanzerter Korvetten oder Kanonenboote anzustreben, mag noch unentschieden bleiben, bis ausgedehnte Versuche ein abschließendes Urteil über die schon vorhandenen Korvetten und Kanonenboote gestatten werden. Eine Marine, wie die unsere, kann sich

den Luxus fehlschlagender Experimente nicht gewähren; sie darf konstruktiv wenig wagen."

So kam der Chef der Admiralität zu dem Schluß, in den nächsten drei bis vier Jahren seien Ansprüche in bezug auf den Bau von Schiffen für den politischen Dienst und Schlachtschiffen nicht zu erheben, dagegen müsse man die Zahl der Torpedoboote auf 150 steigern. Es war die Zeit des Torpedorausches oder, vom Schlachtschiff aus gesehen, der Torpedopanik, wo man glaubte, die neue Waffe des automobilen Torpedos bedeute das Ende der großen Schiffe. Bing Caprivi auch nicht so weit, so bevorzugte er doch das Torpedoboot bei der Überlegung, welchem Teil der Marine für die nächsten Jahre „eine fürsorglichere, ihn rasch fördernde Behandlung zuteil werden solle“. Denn ihn beherrschte ganz das Grundgefühl, daß man nicht viel Zeit habe, da der Zweifrontenkrieg unmittelbar bevorstehe. Erst nach dieser großen Abrechnung, pflegte er zu sagen, könne man für die Marine weitere Pläne aufstellen und ausführen.

Wenn schon die Marine selbst in dieser Weise sich zu bescheiden geneigt war, so sahen auch die politische Reichsleitung und der Große Generalstab keinen Anlaß, sich für eine Vergrößerung der Flotte einzusetzen. Von diesen Stellen ist auch im weiteren Verlauf niemals die Initiative ausgegangen. Vielmehr hat die Marine darauf warten müssen, daß aus ihrem eigenen älter und erfahrener gewordenen Offizierkorps heraus ihr Bahnbrecher und Führer erwachsen.

Als Caprivi im Jahre 1887 einer Vermehrung des Schiffsbestandes nähertrat, ließ er sich eine Reihe von Projekten ausarbeiten und wählte das billigste davon, einen Küstenverteidiger, den er sogar anfangs, um des noch anspruchsloseren Eindrucks willen, „Panzerkanonenboot“ nennen wollte. So entstanden in den nächsten Jahren die wenig brauchbaren Küstenpanzer der Siegfried-Klasse (3500 t). Die Denkschrift zum Etat 1887/88, in der die Beschaffung dieser Schiffe begründet wurde, zeigt mit aller Deutlichkeit, wie sehr man seine Ziele seit 1873 zurückgesteckt hatte:

„Wenn man zur Zeit der Aufstellung des letzten Flottengründungsplans (1873) den Glauben hegen konnte, daß das in diesem Plane Geforderte unsere Wehrkraft zur See auf die Stufe einer Marine zweiten Ranges erheben würde, so haben sich in den seitdem verflossenen 13 Jahren, und am meisten in der allerletzten Zeit, die Verhältnisse zu unseren Ungunsten geändert . . . Auch nur hinter Italien und Rußland zurückbleibend, würden wir uns auf den dritten Rang unter den Marinen angewiesen sehen.

Das Deutsche Reich steht demnach vor der Frage, ob es durch personelle und finanzielle Rücksichten dazu genötigt ist, sich in diese Lage zu schicken, oder ob und bis zu welchem Grade ihm jene Rücksichten die Vermehrung seiner eigenen maritimen Wehrkraft gestatten und rätlich erscheinen lassen.

Der Sieg über die feindliche Hochseeflotte bleibt immer das Moment, welches die Durchführung eines ausgedehnten Kreuzerkrieges und eines wirkungsvollen Küstenkrieges am wesentlichsten erleichtert. Daraufhin kann aber eine kleinere Marine nicht organisiert werden, sie muß sich in den letztgenannten beiden Arten der Kriegsführung auch dann zur Geltung bringen können, wenn sie Grund hat, eine Seeschlacht zu vermeiden.

Gegen Mächte mit einem nennenswerten Seehandel kann nach den Fortschritten, welche die Technik im Schiff- und Maschinenbau in den letzten Jahren gemacht hat, der Kreuzerkrieg, wenn auch langsam wirkend, doch wieder entscheidend werden.

Bewichtiger als der Kreuzerkrieg kann für uns die Küstenverteidigung werden . . . Daß unsere Schlachtschiffe zum Teil veralten, ist in der Denkschrift von 1883 bereits angeführt, während ebenda die Frage, ob es vorzuziehen sei, statt größerer Schlachtschiffe den Bau gepanzerter Korvetten oder Kanonenboote anzustreben, noch offengelassen wurde. Noch heut kann nicht endgültig darüber entschieden werden. Das aber steht fest, daß auch ein Bau großer, stark gepanzerter und mit schwerster Artillerie versehener Schlachtschiffe die deutsche Marine nicht von der Notwendigkeit entbinden würde, daneben den Bau kleiner gepanzerter Schiffe, mit geringerem, für unsere Flußmündungen tauglichem Tiefgang anzustreben. Gestattet die finanzielle Lage des Reiches nicht, in beiden Richtungen zugleich vorzugehen, so kann es . . . (nicht) . . . zweifelhaft sein, daß die kleineren Schiffstypen den Vortritt haben müssen . . .

Bleibt man mit dem Ersatz nicht mehr kriegsbrauchbarer Kreuzer und Aviso's in dem Rahmen des Flottengründungsplanes, so ist, abgesehen von dem 1884 bereits genehmigten Bau einer größeren Anzahl von Torpedoboote, der nunmehr notwendig werdende Bau größerer gepanzerter Kanonenboote (der Siegfried-Klasse), welche befähigt sind, sich in der Nordsee zu bewegen und zur Not auch an entfernten Expeditionen teilzunehmen, der erste Schritt, welcher den Flottengründungsplan in bezug auf die Zahl der Schiffe überschreitet, wobei indes zu berücksichtigen bleibt, daß für den „Großen Kurfürsten“

und das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert“ Ersatz noch nicht geschaffen worden ist.“

Diese Denkschrift bezeichnet den Tiefstpunkt in der Entwicklung der Marine, die infolge finanzieller Beengtheit und strategischer Unklarheit auf eine im Ernstfall mit den vorgesehenen Mitteln gar nicht durchführbare reine Küstenverteidigung zurückgeworfen ist.

2. Die Flottenretablierungspläne des neuen Kurses

Mit der Thronbesteigung Wilhelms II. erfolgte ein neuer Anlauf. General v. Caprivi wurde am 5. Juli 1888 seiner Stellung enthoben¹⁾, stellvertretender Chef der Admiralität wurde Vizeadmiral Graf Monts, nach dessen Tode am 19. Januar 1889 Vizeadmiral Freiherr von der Goltz. Im August 1888 wurde auf Befehl des Kaisers der Entwurf zum Etat 1889/90 dahin geändert, daß außer den anderen Bauten zum erstenmal wieder moderne vollwertige Hochseelinienenschiffe gefordert wurden, und zwar

¹⁾ Caprivi verabschiedete sich von dem Inspekteur des Torpedowesens Korvettenkapitän Tirpitz am 26. Juni 1888 mit dem folgenden Briefe:

„Es ist um mich herum zwar schon so wüßt wie bei einer Nachlaßregulierung, man verbrennt Papiere, nimmt Dienstbücher ab usw., aber es kann in den nächsten Tagen noch wüster werden, und so will ich Ihnen, lieber Tirpitz, schon heute Lebewohl sagen. Ich habe meinen Abschied eingereicht; es war mit der Nebenregierung weiter zu amtieren nicht bloß für mich, sondern auch für einen Teil der Admiralität unmöglich geworden. Daß ich dem jungen Kaiser mit seiner seemännischen Passion nicht würde genügen können, war mir klar. Ich habe den Wunsch und hoffe ihn durchzusehen, daß ich ganz und gar gehe. Ich bin alt genug dazu. Habe in der Marine Kraft zugezehrt. Die letzten Dinge haben mir die Freude am Dienen genommen, denn man mag die Sache drehen, wie man will, im letzten Grunde ist es doch die Abneigung eines großen Teiles der Seeoffiziere gegen mich und mein Tun, welches zu diesem Ende führt. Es liegt nun eine Trennung von Kommando und Verwaltung im Plane, die ich für schädlich halte und immer gehalten habe. Man schien zu wünschen, daß ich diese Amputation noch durcharbeiten sollte; wäre Prinz Heinrich sofort mein Nachfolger geworden, so möchte ja die Sache gehen, aber etwa für Graf Monts in diese Nuß zu beißen, ist mir zuviel. — Wenn ich auch nicht das in der Marine gefunden habe, was mir das Liebste gewesen wäre: ein herzliches Verhältnis zum Offizierkorps, so werde ich doch mit Befriedigung an diese Zeit zurückdenken. Von den Menschen, mit denen ich zusammen gearbeitet habe, weiß ich keinen Lieberer wie Sie; mit Ihrer Sachlichkeit habe ich immer, auch bei Verschiedenheit der Ansichten, sympathisiert, und sie hat mir wohlgetan. Die Torpedowaffe ist in sehr guten Bahnen, daß die Sache jetzt weiter laufen wird . . .“

gleich eine ganze Division von 4 Schiffen: die „Brandenburg“-Klasse. Am 20. März 1889 erfolgte dieerspaltung der Admiralität in das „Oberkommando der Marine“ unter Freiherrn von der Goltz und das „Reichsmarineamt“, zunächst unter Admiral Heusner, seit dem 22. April 1890 unter Admiral Hollmann.

Die Denkschrift zum Etatsentwurf 1889/90 ist ein Musterbeispiel für ein Bauprogramm aus jenen Jahren der Unklarheit über die strategischen Ziele und die taktische Verwendung der deutschen Flotte. Es wird eine Vielzahl von Typen verlangt, deren Verwendungsmöglichkeiten einander widersprechen, soweit sie nicht ganz problematisch sind. Gefordert wurden

4 Panzerschiffe	zu je 9,3 Millionen Mark
(die Linienfahrzeuge der Brandenburgklasse)	
10 Panzerfahrzeuge	zu je 3,5 Millionen Mark
(die schon 1887 geforderten Küstenpanzerschiffe der Siegfried-Klasse)	
7 Kreuzerkorvetten	zu je 5,5 Millionen Mark
4 Kreuzer IV. Klasse	„ „ 1,6 „ „
2 Avisos	„ „ 1,0 „ „

Die Gesamtforderung für vier Jahre betrug 116,8 Millionen Mark. Bewilligt wurden 1889 erste Raten für die vier Linienfahrzeuge, zwei Küstenpanzer und einen Kreuzer IV. Klasse.¹⁾ Sei „dieser Kern starker moderner Schlachtschiffe“ einmal geschaffen, so könne in langsamem Tempo weitergearbeitet werden, ohne Überstürzung und unter voller Ausbeutung aller Erfahrungen, so hieß es in der Denkschrift, die im übrigen auf den Kreuzerkrieg ausdrücklich Bezug nahm.

Die neuen Marinebehörden waren sehr geneigt, sich an dem durch die Initiative des Kaisers genommenen Anlauf genügen zu lassen. Immerhin enthielt eine sonst ganz auf dem Boden der Küstenverteidigung stehende Denkschrift des Oberkommandos vom Juni 1890 folgende Sätze:

¹⁾ General v. Caprivi, nunmehr Kommandierender General in Hannover, hatte nach wie vor seine Bedenken gegen solche Neuforderungen. Er schrieb am 13. Januar 1889 an Kapitän zur See Tirpitz:

Daß man in diesem Augenblick zu umfassenden Schiffsneubauten schreitet, beklage ich wesentlich aus zwei Gründen. Erst muß man wissen, wie man sich schlagen, wie man den Krieg führen will, und danach muß der Schiffbau sich richten. Und dann muß man wissen, welche Rolle werden die Geschosse mit brennbaren Sprengstoffen spielen? Ich weiß nicht, ob uns jetzt Erfahrungen anderer Staaten in dieser Beziehung zur Verfügung stehen; solange ich am Leipziger Platz war, war die Frage, ob Dynamit- oder Melinitgeschosse usw. einen stärkeren Panzer fordern oder eine Reduktion der Eisenstärken zulassen, noch offen.

„Eine wirksame Verteidigung unserer Küste ist ohne gepanzerte Schlachtschiffe nicht denkbar; der an sich nächste zum Ziel führende Weg, die Flotte so stark zu machen, daß sie jeden Feind, welcher sich in unsere Gewässer wagt, mit Aussicht auf Erfolg angreifen kann, ist uns bei den zur Verfügung stehenden Mitteln versagt; aber auch eine kleinere Flotte ist imstande, einen an und für sich stärkeren Gegner bei richtiger Ausnutzung günstiger Gelegenheiten anzugreifen und zu schädigen, während bei dem gänzlichen Fehlen einer solchen die Küstenverteidigung sich mit dem negativen Vorteil, der reinen Abwehr begnügen und auf die Ausnutzung errungener Vorteile gänzlich verzichten müßte.

Die deutsche Hochseeflotte wird nach Vollendung der 4 im Bau befindlichen Schlachtschiffe, also etwa 1895, aus 15 in der Ost- und Nordsee verwendbaren Panzerschiffen bestehen; die größere Zahl derselben wird aber dann bei weitem nicht mehr den Anforderungen, welche man im Vergleich mit den Schiffen anderer Nationen an sie stellen muß, entsprechen, die Hälfte tut es schon jetzt nicht mehr; wenn daher auch die Zahl für ein kräftiges Vorgehen vielleicht genügen möchte, so wird man mit dem Beginn der Ersatzbauten für die minderwertigen Schiffe doch nicht so lange warten dürfen, da wir bei der langen Bauzeit für viele Jahre zu sehr in Nachteil geraten würden.“

Wiederum zog man nicht die Folgerungen aus dieser klaren Erkenntnis¹⁾, es wurde lediglich im Etat 1894 die erste Rate für einen Ersatz des 1873 vom Stapel gelaufenen Einschraubenpanzers „Preußen“ bewilligt, im übrigen acht von den zehn in Aussicht genommenen kleinen Küstenpanzern gebaut. Sogar der Bau von Kreuzern wurde vernachlässigt. In einem Rückblick auf die letzten zwei Jahrzehnte stellte Admiral Hollmann am 2. März 1895 im Reichstag fest: 1875 waren 12 größere Kreuzer vorhanden und 6 weitere auf Stapel gewesen, 1879 waren noch einmal 4 Schiffe gestapelt und damit 1885 ein Höchststand von 21 Kreuzern erreicht worden; im folgenden Jahrzehnt aber stand einem Abgang von 16 Schiffen nur ein Zugang von 4 Neubauten gegen-

¹⁾ Am 16. Februar 1892 schrieb General von Stosch an Kapitän zur See Tirpitz: „Sehr leid tut es mir, daß nicht Ihnen die Bearbeitung der Denkschrift für den Marineetat aufgegeben worden ist. Was das Reichsmarineamt geleistet, erscheint mir durchaus unklar und muß die Opposition reizen. Es fehlt der leitende Gedanke und ein höherer und militärischer Gesichtspunkt. Ich bin sehr gespannt auf den Ausgang der Debatten. Gehört man auf die Vorschläge des Reichsmarineamts ein, und gelingt es Ihnen im Laufe der nächsten Zeit, Ihre Vorschläge zur Geltung zu bringen, dann gibt man dem Reichstage Veranlassung, zu sagen: Die Marine weiß nicht, was sie will . . .“

über, so daß 1895 ein Bestand von nicht mehr als 9 größeren Kreuzern vorhanden war! Also

1885 . . .	21	Kreuzer	mit	58500 t,	271	Geschützen	und	6900	Mann
1895 . . .	9	"	"	33200 t,	140	"	"	3000	"

Ein neuer Anstoß ging von anderer Seite aus. Um die Jahreswende 1891/92 reichte der Chef der Ostseestation, Vizeadmiral Knorr, eine Denkschrift ein, die sein Chef des Stabes, Kapitän zur See Tirpitz, im Herbst 1891 ausgearbeitet hatte. In dieser „Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte“ standen die lapidaren Sätze:

„Die strategische Überlegung über unser Verhalten im nächsten Seekriege hat bereits seit einiger Zeit zu der Erkenntnis geführt, daß die Entscheidung für unsere Marine in der offenen Seeschlacht gesucht werden muß.

Es entsteht daher die dringende Veranlassung, diese zukünftige Seeschlacht als das unverrückbare Ziel bei unserer Taktik, bei unserer Personalausbildung und bei unserer Organisation im Auge zu behalten.“

Im Januar 1892 wurde Kapitän Tirpitz auf Grund dieser Denkschrift als Chef des Stabes ins Oberkommando berufen, mit dem ausdrücklichen Auftrag, die Flottentaktik zu entwickeln¹⁾. Es folgten die berühmten drei Jahre, in denen die deutsche Marine, allen anderen Flotten weit voraus-eilend, mit einem bunt zusammengewürfelten dürftigen Schiffsmaterial, das moderne Linien Schiffsgeschwader darstellen sollte, die Grundsätze der

¹⁾ Schon am 28. März 1891 hatte der Reichskanzler v. Caprivi an Tirpitz geschrieben: „Als ich heute dem Kaiser sagte, ich begriffe nicht, warum Sie Oberwerftsdirektor werden sollen, da Sie eventuell anders mehr nötig, sagte er, das wäre auch seine Ansicht gewesen. Er hielt Sie für den künftigen Träger der Marine und meinte, Sie müßten für die taktische und strategische Ausbildung der Marine sorgen, aber man habe ihm entgegnet, gerade deshalb müßten Sie eine Einsicht in den Werftbetrieb bekommen. Es ginge mit dem Schiffbau nicht vorwärts, Sie müßten herauskriegen, woran es läge. Er habe befohlen, Sie sollten nicht nach Wilhelmshaven, sondern nach Kiel, damit er in Verbindung mit Ihnen bliebe. Diese Anerkennung Ihrer Person hat mich gefreut, und wenn ich dergleichen auch nicht überschätze, so möchte ich doch meine Freude Ihnen mitteilen . . .“

Am 5. April 1891 fand jene Besprechung im Kieler Schloß statt, die in den „Erinnerungen“ (Seite 40) geschildert ist. Kapitän Tirpitz kam hier in die Lage, vor dem Kaiser und dem neunzigjährigen Feldmarschall Moltke seine Gedanken über die Entwicklung der Marine darlegen zu müssen.

Auf solche damals schon von Tirpitz aufgestellte Retablierungsforderungen muß es zurückgehen, wenn Admiral von Senden dem Grafen Philipp Eulenburg schon 1891 „das Programm des großen Schlachtflottenbaus“ enthüllt haben soll.

Linientaktik entwickelte und in den „Taktisch-strategischen Dienstschriften des Oberkommandos der Marine“ die Erfahrungen niederlegte. Mit der Klarheit über das anzustrebende Ziel einer Hochseeschlachtflotte gelangte man auch zu bestimmten Anschauungen über das Ausmaß der notwendigen Streitkräfte und die an den einzelnen Schiffstyp zu stellenden militärisch-technischen Anforderungen. Das Oberkommando trat seitdem, wenn man von Torpedobooten usw. absieht, nur noch für drei Schiffstypen ein, das Linienschiff von damals 10—11000 t, den Panzerkreuzer (I. Klasse) von etwa 7000 t und den kleinen geschützten Kreuzer (III. Klasse) von etwa 3000 t. Das Reichsmarineamt und der Kaiser dagegen legten noch Jahre hindurch das Hauptgewicht auf den Kreuzerkrieg, der doch ohne Stützpunkte nicht durchführbar ist und keine vitale Stelle des Gegners trifft, sie hielten drei Kreuzertypen für notwendig: den großen Panzerkreuzer I. Klasse von 9—10000 t, den nur durch ein Panzerdeck geschützten Kreuzer II. Klasse von 5—6000 t und den Kreuzer IV. Klasse von etwa 2000 t. Über diese Fragen ist in jenen Jahren zwischen Reichsmarineamt und Oberkommando oft mit ziemlicher Schärfe hin und her gestritten worden.

Das Reichsmarineamt pflegte in jedem Winter anzufragen, welche Schiffshauten das Oberkommando zur Aufnahme in den nächstjährigen Etat vorschlage. Auf eine solche Anfrage erklärte das Oberkommando in einer umfassenden Abhandlung am 28. Mai 1894, für die nächste Zeit sei ein Ersatz der gänzlich veralteten vier Einschraubenpanzer („Kaiser“, „Deutschland“, „Friedrich der Große“ und „König Wilhelm“) unerlässlich, ferner der Neubau von vier Panzerkreuzern I. Klasse und 7 Kreuzern III. Klasse.

In gleichem Sinne sprach sich aus die zu einer gewissen Berühmtheit gelangte Dienstschrift IX des Oberkommandos vom 16. Juni 1894, die unter dem unscheinbaren Titel: „Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte“ die Summe der bisherigen strategischen und taktischen Erfahrungen zog und die Erkenntnis: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive“ mit aller Schärfe herausarbeitete. Ihre wesentlichen Teile waren von dem Chef des Stabes Kapitän Tirpitz selbst verfaßt¹⁾. Sein geistiges Eigentum ist es vor allem, wenn hier zum erstenmal weniger der Zweifrontenkrieg als die Machterfordernisse der Weltpolitik herangezogen werden, um die Notwendigkeit einer gewissen Seemacht für einen großen Staat zu begründen.

¹⁾ Vgl. den Abdruck der wesentlichen Teile der Dienstschrift IX im „Nauticus“ 1926.

„Ein Staat, der See- oder, was hierfür gleichbedeutend iſt, Weltinter-eſſen hat, muß ſie vertreten und ſeine Macht über ſeine Territorialgewäſſer hinaus fühlbar machen können. Nationaler Welthandel, Weltinduſtrie, bis zu gewiſſem Grade auch Hochſeeſiſcherei, Weltverkehr und Kolonien ſind unmöglich ohne eine der Offenſive fähige Flotte. Die Inter-eſſen-konflikte der Nationen und das alſdann mangelnde Zutrauen des Kapi-tals und der Geſchäftswelt würden dieſe Lebensäußerungen eines Staates im Laufe der Zeit erſterben oder überhaupt nicht aufkommen laſſen, wenn nicht nationale Macht auf den Meeren, alſo jenseits unſerer Gewäſſer, ihnen das Rückgrat gibt. Hierin liegt der vornehmlichſte Zweck der Flotte überhaupt.

Deutschland war als See- und Weltſtaat untergegangen, als die See-macht der Hanſa brach. Der Welthandel Hollands ſank von ſeinem erſten Platz in die ſiebente Stelle, nachdem De Ruyters Flotten definitiv geſchlagen waren. Umgekehrt können wir heute ſehen, wie das kauf-männiſche Nordamerika ſich eine offeſſive Kriegsflotte ſchafft, um See-handel und Seeinter-eſſen damit zu erwerben. Für die europäiſchen Na-tionen mit ihrer entwickelten Kultur, die, um zu beſtehen, ſich nicht mehr auf den einfachen Ertrag ihres Bodens beſchränken können, gilt dieſ in beſonders hohem Maße.

Mit ſicherem Inſtinkt ſehen wir dieſe Bedingungen rings um uns her erkannt, nur die Nachwehen unſerer früheren politiſchen Uneinigkeit und eine gewiſſe Schwerfälligkeit des deutſchen Weſens laſſen uns langſamer zum wirklichen Verſtändnis dieſer nationalen Aufgabe kommen.“

Das Ziel der anzustrebenden Hochſeeſlotte war in aller Klarheit hin-geſtellt, doch wurde nur das Mindestmaß von einer Schlachtflotte gefordert, wie es ſchon die Aufgaben des Zweifrontenkrieges verlangten:

„Wenn als Grundlage einer Flotte, die man nach den augenblicklichen Stärkerverhältniſſen als ſolche zweiten Ranges bezeichnen könnte, zwei Geſchwader zu je 8 Linienſchiffen als eine zweckentſprechende Stärke an-geſehen werden, weil dieſe ſich gut als ein Schlachtkörper formieren laſſen, ſo würde auf Grund unſerer Erfahrung die für die offeſſive Ver-wendung geſchaffene Geſamtflotte ſich zuſammenſetzen aus:

1. 17 Linienſchiffen, von denen eins derſelben als außerhalb der Ge-ſchwader ſtehendes Flaggschiff des kommandierenden Admirals fungiert,
2. 6 Torpedobootsflottillen,
3. 6 Kreuzern I. Klaſſe,
4. 12 Kreuzern III. Klaſſe,

5. dem Troß, Spezialschiffen und Hilfskreuzern, auf welche hier nicht näher eingegangen werden soll.

Zu diesen Schiffen würde für zeitweilige Reparatur- und Umbauzwecke, für den gewöhnlichen Auslandsdienst so viel Reserve gehören, als nötig erscheint, um die Flotte in der bezeichneten Stärke kriegsbereit zu halten."

Die Denkschrift schloß mit der Erwartung: „Die vorstehende Darlegung wird ihren Zweck erfüllt haben, wenn aus derselben die allgemeine Überzeugung hervorgeht, daß auch für die folgerichtige Entwicklung des Flottenmaterials ganz bestimmte strategische Ziele, verbunden mit klaren Absichten über die taktische Verwendung der Seestreitkräfte, die unerläßliche Grundlage abgeben."

Diese Hoffnung sollte noch auf Jahre hinaus ein frommer Wunsch bleiben. Admiral Hollmann ließ sich durch die Arbeiten des Oberkommandos nicht beirren in seinen alten lieb gewordenen Ansichten über die Möglichkeit eines Kreuzerkrieges und hielt, unterstützt vom Kaiser, an den seines Erachtens zweckmäßigen Schiffstypen fest.

So brachte der Etat 1895/96 kein Linienschiff, sondern nur einen Panzerkreuzer I. Klasse („Fürst Bismarck"¹⁾ und drei Kreuzer II. Klasse („Hertha"-Klasse²⁾). Das geschah, obwohl Admiral Hollmann selbst als an sich notwendige, doch von dem diesjährigen Etat zurückgestellte Forderungen außerdem bezeichnete: Ersatz für 2 nur noch „altes Eisen" darstellende Panzerschiffe I. Klasse („König Wilhelm" und „Friedrich der Große"), die beiden noch ausstehenden Küstenpanzer und einen Kreuzer IV. Klasse.

Im nächsten Jahre wiederholte sich dasselbe Spiel. Am 8. Januar hielt der Kaiser im Potsdamer Schloß vor einer Reihe von Abgeordneten einen längeren Vortrag über die Entwicklung der Marine. Der Chef des Stabes im Oberkommando, Kapitän Tirpitz, der den Vortrag ursprünglich hatte übernehmen sollen, hatte erfahren, daß der Kaiser ganz im Sinne des Kreuzerkrieges sprechen wolle, und ihm am Tage vorher bei dem regelmäßigen Immediatvortrag die Leitgedanken des Oberkommandos vorgetragen: die Schlacht müsse das Ziel der taktischen und organisatorischen Entwicklung sein. So kam es, daß der Kaiser am folgenden Tage außer vom Kreuzerkrieg auch von der Schlachtflotte sprach und die Abgeordneten nun erst recht nicht wußten, welchen Weg man gehen wolle.

¹⁾ Vom Stapel am 25. September 1897, Indienststellung erst im Jahre 1900.

²⁾ Vom Stapel im März/April 1897, Indienststellung im Jahre 1898.

Am 4. Februar 1895 sprach Kapitän zur See Tirpitz im Immediatvortrag von der Notwendigkeit, im Falle des Zweifrontenkrieges möglichst bald die Schlacht mit der französischen Nordflotte im Kanal anzustreben; eine Beteiligung Englands am Kriege kam so wenig in Frage, daß in London eine Zentralstelle für das Nachrichtenwesen der Marine eingerichtet werden sollte. Tirpitz schloß mit dem Satz: „Betrachtet man die zukünftige Entwicklung der russischen oder französischen Flotte, so würde, falls bis 1899 kein Zuwachs an Schlachtschiffen bei uns eintritt, die zur Zeit noch vorhandene Chance, uns durch eine Schlacht im Anfang des Krieges für den ganzen Krieg etwas Luft zu schaffen, (zu bestehen) aufgehört haben, selbst wenn wir in dieser Schlacht siegen.“

Auf einen Fragebogen des Reichsmarineamts vom 15. Januar 1895 antwortete das Oberkommando am 14. Februar mit einer noch eingehenderen Abhandlung, die Erfahrungen der Zwischenzeit hätten lediglich seine Überzeugung bestätigt, „daß nur die Entwicklung unserer Schlachtflotte, die zur weitesten Offensive und Defensivie gleichmäßig befähigt sein muß, das Ziel darstellt, das wir mit allen Mitteln erstreben müssen, um mit den in absehbarer Zukunft stets beschränkten Mitteln des Deutschen Reiches unsere Marine doch zu dem Machtfaktor zu entwickeln, dessen Deutschland im Frieden wie im Kriege unbedingt bedarf, wenn es nicht auf die Stellung in der Reihe der Großmächte verzichten will“. Auch für die Küstenverteidigung sei eine für die rangierte Seeschlacht befähigte Flotte das beste Mittel, der Bau einer solchen Schlachtflotte müsse der Beschaffung von Auslandskreuzern vorangehen. Demgemäß empfahl das Oberkommando, in den Etat 1896/97 aufzunehmen: 4 Panzerschiffe I. Klasse (Linienchiffe) und 4 Kreuzer III. Klasse (kleine Kreuzer). Das Reichsmarineamt kam diesen Vorschlägen wiederum nur halb nach, die militärische Abteilung empfahl zur Aufnahme in den Etat: 2 Panzerschiffe und 3 Kreuzer III. Klasse. Beim Immediatvortrag des Admirals Hollmann am 18. Mai 1895 änderte der Kaiser diese Vorschläge völlig in seinem Sinne und befahl, in den Etat endgültig aufzunehmen: 1 Panzerschiff I. Klasse (Ersatz „Friedrich der Große“¹⁾), 2 Kreuzer II. Klasse („Vineta“, „Ganja“) und 1 Kreuzer IV. Klasse („Gazelle“).

Kapitän zur See Tirpitz hatte schon Anfang März 1895 wegen der Unstimmigkeiten mit dem Reichsmarineamt um Abkommandierung gebeten. Er wurde am 13. Mai zum Kontreadmiral befördert, seine Ab-

¹⁾ Das Linienschiff „Kaiser Wilhelm II.“ lief am 4. September 1897 vom Stapel und wurde im März 1900 in Dienst gestellt, also fünf Jahre nach jenem Vortragsentscheid.

kommandierung wurde am 19. August grundsätzlich ausgesprochen, gegen Ende September gab er die Geschäfte als Chef des Stabes ab. Auch der kommandierende Admiral Freiherr von der Goltz war im Mai abgelöst worden, Tirpitz fand noch Gelegenheit, seinen Nachfolger, Admiral v. Knorr, hinsichtlich der für notwendig erachteten Flottenretablierung zu beraten.

Der Kaiser beschäftigte sich fortdauernd mit dem Gedanken der Flotten-erneuerung. So hatte z. B. am 14. Oktober 1895 der scheidende englische Botschafter Sir Edward Malet Freiherrn von Marschall — ohne Auftrag seiner Regierung — Vorhaltungen gemacht, Deutschland encourage die Buren zu einer feindlichen Haltung gegen England, was zu ernststen Verwicklungen führen könne. Der Kaiser zeigte sich sehr empört über dieses „Ultimatum“, in seiner Randbemerkung hieß es: „Aus dieser Geschichte müssen wir tüchtig Kapital schlagen, auch für eventuelle Marineforderungen zum Schutze des zunehmenden Handels.“ Im folgenden Monat brachte die armenische Frage dem Kaiser die Flottenschwierigkeiten nachdrücklich in Erinnerung. Als Freiherr von Marschall am 16. November die Anregung gab, ein zweites Kriegsschiff ins Mittelmeer zu entsenden, bemerkte der Kaiser dazu, durch die Abkommandierung der Division nach Ostasien sei teils unsere Mobilmachung zu Hause ernstlich erschwert, teils unser Indiensthaltungsfonds — vom Parlament stets zu knapp bemessen — so stark in Anspruch genommen, daß vorläufig eine weitere Indienststellung untunlich sei. Er schloß mit dem Stoßseufzer: „Wir haben eben keine Flotte mehr!“ Nicht einmal ein zweiter Stationär war verfügbar. Der Kaiser sprach von „geradezu himmelschreienden Zuständen in unserer Marine und ihrer völligen Unzulänglichkeit in jeder Hinsicht“. Ein Ende November eingereichter Immediatbericht des Oberkommandos über die Flottenretablierung fiel also auf fruchtbaren Boden. Seine Entstehungsgeschichte war kurz die folgende:

Am 27. Oktober 1895 teilte das Reichsmarineamt dem Oberkommando mit, welche Schiffsneubauten in den Etatsentwurf aufgenommen seien. Dieses Schreiben brachte die ganze Frage wieder ins Rollen. Der neue kommandierende Admiral v. Knorr war nicht gewillt, sich an die Seite schieben zu lassen. Am 28. November antwortete er dem Staatssekretär:

Er müsse lebhaft bedauern, keine Gelegenheit gehabt zu haben, in der für die Zukunft der Marine hochwichtigen Frage der Neubauten seine Anschauungen pflichtmäßig dem Kaiser zu unterbreiten. Da der Staatssekretär ihm nicht einmal die Gründe mitteile, aus welchen die

bereits für den Etatsentwurf 1895/96 erhobenen und besonders die für den vorliegenden Etatsentwurf wiederholten, dringenden und eingehend motivierten Vorstellungen des Oberkommandos keine Berücksichtigung gefunden hätten, so müsse er annehmen, daß man seine Berechtigung zur Mitwirkung in dieser Frage nicht anerkenne. Er sehe sich deshalb im Gefühl der ihm vom Kaiser übertragenen Verantwortung genötigt, seine ernststen Befürchtungen für die weitere Zukunft der Marine zur Allerhöchsten Kenntnis zu bringen.

Am demselben 28. November 1895 reichte er den Immediatbericht an den Kaiser ein, zugleich den „Entwurf eines Planes für die Erneuerung bzw. Ergänzung des Flottenmaterials.“

Die in überaus ernstem Tone gehaltene Denkschrift führte aus: Schon seit geraumer Zeit, besonders aber seit Beginn der 90er Jahre, machten alle Staaten, und zumal unsere voraussichtlichen Gegner Frankreich und Rußland, große Anstrengungen, ihre Flotten, besonders ihre eigentlichen Schlachtfлотten, zu vermehren. Demgegenüber sei sowohl die relative wie die absolute Stärke der deutschen Flotte seit Mitte der 80er Jahre erheblich zurückgegangen. Denn der Bau der 4 „Brandenburg“-Schiffe¹⁾ und der 8 Küstenpanzer hätte diesen äußerst bedrohlichen Niedergang ebenso wenig aufhalten können wie Umbauten der alten Einschraubenpanzer. Bisher sei unsere Marine der russischen Ostseeflotte und der französischen Nordflotte einzeln überlegen gewesen, wir hätten versuchen können, nach schneller Konzentration aller Kräfte einen der beiden Gegner zu schlagen. Diese Verhältnisse änderten sich mit jedem Jahre mehr zu unseren Ungunsten, und 1901 wären wir keinem der beiden Gegner mehr zur See gewachsen, jeder werde uns dann an modernen Hochseepanzern um das Doppelte überlegen sein. Statt der notwendigen 25 vollwertigen Panzerschiffe würden wir 1901 nur 5 moderne Linienfahrer besitzen, ferner 5 Ausfallkorvetten mit geringem, ihrem beschränkten Displacement und ihrem Alter von durchschnittlich 22 Jahren entsprechendem Gefechtswert, die 8 für die Schlacht wenig geeigneten Küstenpanzer der „Siegfried“-Klasse und schließlich 4—5 gänzlich veraltete Einschraubenpanzer im Alter von durchschnittlich 30 Jahren. Die Flotte müsse aber unbedingt zur Durchführung der beabsichtigten strategischen Defensiv im Zweifrontenkrieg der stärkeren der beiden Nordflotten unserer voraussichtlichen Gegner

¹⁾ Die Brandenburg-Klasse habe nur zwei bereits damals fehlende Schiffe („Großer Kurfürst“ und „Hanfa“) und zwei völlig veraltete Schiffe („Friedrich Karl“ und „Kronprinz“) ersetzt.

um mindestens 30% überlegen sein. Es müßten daher, selbst wenn man die 8 Küstenpanzer für voll zähle, 12 Linienfahrer bis zum Jahre 1908 erbaut werden, indem man etwa je vier im Frühjahr 1897, 1900 und 1903 auf Stapel lege. Auch der Bestand an Kreuzern sei ganz unzulänglich. Es seien im ganzen erforderlich: für die Schlachtflotte 6 Panzerkreuzer und 18 Kreuzer III. Klasse, für den Auslandsdienst 2 Panzerkreuzer, 12 geschützte Kreuzer und 9 Stationäre. Bis 1908 seien davon neu zu erbauen: 3 Panzerkreuzer, 12 geschützte Kreuzer III. Klasse und 4 Stationäre. Einschließlich der noch ausstehenden Raten für die 1894 und 1895 bewilligten Schiffe werde dieser Bauplan die Summe von 421 Millionen Mark erfordern. Vom Jahre 1908 ab würden, falls die Stärkeverhältnisse unserer Gegner sich nicht wesentlich verschöben, zur regelmäßigen und wirtschaftlichen Ergänzung unseres Flottenmaterials jährlich der Ersatz von 1 Linienfahrer, $\frac{1}{3}$ Panzerkreuzer, $1\frac{1}{2}$ geschütztem Kreuzer und $\frac{1}{2}$ Torpedobootsdivision erforderlich sein. Nur ein in seinen Zielen beschränkter und allein das Notwendigste ins Auge fassender, aber mit äußerster Energie verfolgter Bauplan könne die zunehmende Schwächung unserer Wehrkraft zur See aufhalten. Dieser scharf begrenzte Plan müsse dem Parlamente und dem ganzen Volke rückhaltslos dargelegt werden, alle Staatsfaktoren müßten einmütig dafür eintreten, selbst auf die Gefahr hin, daß die gestellten Forderungen jahrelang abgelehnt würden. Diese gingen nur wenig über die in den letzten 6 Jahren durchschnittlich bewilligten Summen hinaus und ständen in einem sehr bescheidenen Verhältnis zu den jährlich von Frankreich und Rußland, ja selbst von Japan für Schiffsneubauten gemachten Aufwendungen.

Damit hatte die verantwortliche militärische Stelle ihr Urteil abgegeben. Es lautete vernichtend: weder zur Rückendeckung der Armee noch zur Sicherung der Zufuhren, deren Deutschland zur Durchführung des Landkrieges bedürfe, ja nicht einmal zum ausreichenden Schutz der Küsten und Hafenstädte werde schon in wenigen Jahren die deutsche Flotte imstande sein, und man werde alsdann die Frage aufwerfen müssen, ob eine solche, trotz ihrer Ohnmacht doch verhältnismäßig kostspielige Flotte überhaupt noch Existenzberechtigung besitze. Nur die schnellste und umfassendste Erneuerung und Ergänzung des Schiffsmaterials könne die Flotte wieder in den Stand setzen, ihre Aufgaben zu erfüllen. Es handelte sich dabei keineswegs um „uferlose“ Pläne, sondern um einen Wiederaufbau der Flotte auf den Stand des Gründungsplanes, der natürlich mit auf der Höhe der Zeit stehenden Schiffen gerechnet hatte. Versäumnisse von zwei Jahrzehnten mußten wieder gutgemacht werden. Rein mili-

türkische Erwägungen und Manöver hatten gelehrt, daß man auf eine Hochseeschlachtflotte hinarbeiten müsse, und hatten die dafür zweckmäßigen Typen erkennen lassen. So ergab sich der Vorschlag, die vorgesehenen bescheidenen Mittel (etwa 30 Millionen Mark jährlich) nach einem bestimmten, auf lange Sicht hin aufgestellten und ein unverrückbares Ziel ins Auge fassenden Bauplan zu verwenden.

Der Bericht des Oberkommandos machte naturgemäß auf den Kaiser einen starken Eindruck. Am 16. Dezember 1895 erging eine Kabinettsordre an den Reichskanzler und das Reichsmarineamt. In ihr wurde erklärt: Die Aufstellung eines Planes, nach dem ein Schiffsbauprogramm für die nächsten Jahre durchzuführen angestrebt werde, erscheine dem Kaiser notwendig. Eine Steigerung der Zahl der Panzerschiffe auf 25 (statt der 23 Schiffe des Gründungsplanes) werde in Ansehung der Neubauten bei den Nordflotten unserer Gegner als niedrig bemessen anzusehen sein, solange die 8 Schiffe der „Siegfried“-Klasse darin einbegriffen seien. Ergäben die Admiralstabsarbeiten im Oberkommando, daß die für den Krieg angeordneten Operationspläne damit durchführbar seien, so möge es zunächst bei dieser Zahl bleiben. Was die Kreuzer angehe, so habe der Kaiser im Gegensatz zum Oberkommando in seinem Vortrag am 8. Februar 1895¹⁾ 9 Panzerkreuzer, 15 Kreuzer II. Klasse und 12 Kreuzer IV. Klasse als ausreichend bezeichnet. Seitdem sei die Notwendigkeit der Vermehrung der Aufklärungsgruppen für die Schlachtflotte immer deutlicher zutage getreten, so daß er eine Erhöhung der Zahl für notwendig erachte. Gegen den Bau von Kreuzern III. Klasse habe er Bedenken. Eine baldige Personalvermehrung sei unabweislich.

Nachdem der Kaiser morgens die Ordre in Kiel unterzeichnet hatte, besuchte er nachmittags auf der Rückreise nach Berlin den Fürsten Bischoff in Friedrichsruh und hatte mit ihm ein längeres Gespräch unter vier Augen über die Entwicklung der Flotte.

Auf Grund der Ordre wurde im Reichsmarineamt am 18. Dezember für die Vorbereitung eines solchen Bauprogramms die sogenannte Z-Kommission, d. h. „Ziel“-Kommission, gebildet, die sofort ihre Arbeiten aufnahm.

Schon vorher, am 17. Dezember, war ein Kabinettschreiben ergangen an den Kontreadmiral Tirpitz, der zur Zeit mit der Anwartschaft auf die Ostasiatische Kreuzerdivision zur Verfügung des Chefs der Ostseestation gestellt war. Abschrift des Berichts des Oberkommandos und der Ordre

¹⁾ Ein Vortrag in der Berliner Militärischen Gesellschaft über den Zusammenhang zwischen Land- und Seekrieg mit besonderer Berücksichtigung des chinesisch-japanischen Krieges.

vom 16. Dezember war beigelegt. Freiherr von Senden schrieb, der Kaiser verkenne nicht die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung eines Bauprogramms besonders im Reichstage entgegenstellen würden, er beabsichtige, die Staatsregierung zur Erreichung des Zieles in Tätigkeit zu setzen, sobald das Programm in seinen Einzelheiten feststehe. Weiter hieß es:

„Seine Majestät ziehen aus Ihrer jahrelangen Tätigkeit als Chef des Stabes den Schluß, daß Euer Hochwohlgeboren in der Lage sind, die Bedürfnisse des Landes mit Bezug auf eine Erweiterung der Marine zu übersehen und ersuchen besonders Sie, über folgende Punkte zu berichten:

1. Inwieweit entspricht der Umfang des vom Oberkommando aufgestellten Programms den Erfahrungen, welche Sie gewonnen haben, und welche Abänderungen erachten Sie für notwendig?

2. Wie wird ein Programm für die Erweiterung der Marine anzufassen und auszuarbeiten sein, um eine Basis zu bilden für die Zukunft?

Seine Majestät der Kaiser lassen Euer Hochwohlgeboren ersuchen, die vorliegende Angelegenheit streng vertraulich zu behandeln und den Bericht unmittelbar bei Allerhöchstdemselben zur Vorlage zu bringen.“

3. Krügerdepesche und Flottenfrage.

So waren die jahrelang erörterten Flottenretablierungspläne in ein akutes Stadium getreten, als die Transvaalfrage einen neuen Gegner hervortreten ließ, mit dem die bisherigen militärischen Überlegungen überhaupt nicht gerechnet hatten. Es ist nicht zu verwundern, daß der Kaiser die durch die Krügerdepesche geschaffene Lage: allgemeine Zustimmung in Deutschland und Sturm in England, auszunutzen versuchte, um vom Reichstage die Zustimmung zu dem Wiederaufbau der Flotte zu erlangen.

Am 3. Januar 1896 war die Krügerdepesche in die Welt gegangen, am 4. sagte der Kaiser dem Reichskanzler Fürsten zu Hohenlohe in Potsdam, er wolle im Laufe des Winters, aber erst nachdem der ordentliche Etat der Marine vom Reichstag angenommen sei, eine Beratung über die Vergrößerung der Flotte abhalten, bei der die Staatssekretäre des Auswärtigen, der Marine und des Reichsschatzamtes sowie der preußische Finanzminister anwesend sein sollten. Auch sei es im Hinblick auf die augenblicklich vorhandene gehobene politische Stimmung rätlich, wenn

der Reichskanzler dem Reichstage gleich jetzt bei Wiederaufnahme seiner Sitzungen den Plan einer notwendigen Flottenvermehrung vermittels einer Anleihe klarlege.

Fürst Hohenlohe bediente sich auch in diesem Falle seiner oft erprobten Taktik: er ließ den Kaiser reden, ohne zu widersprechen, um dann ein paar Tage später seine Gegenvorstellungen zu erheben, wenn der erste Eifer verflogen war und neue Eindrücke den Kaiser erfüllten. Am 7. Januar äußerte der Kanzler in einem Schreiben an den Kaiser seine Bedenken gegen das geplante Vorgehen. Jetzt schon dem Reichstage gegenüber von der Absicht einer Anleiheaufnahme von einigen 100 Millionen zu sprechen, würde die Annahme des ordentlichen Marine-etats in Frage stellen und keinen Erfolg, nach früheren Erfahrungen, erwarten lassen, da vom Reichstag eine durch die politische Situation hervorgerufene enthusiastische Aufnahme einer solchen Forderung nicht erwartet werden könne. Positive Vorschläge für die Anleihe würden auch wohl kaum gemacht werden können, ehe nicht das Reichsmarineamt einen Plan für die Anschaffung der Schiffe ausgearbeitet habe, was ja noch einige Monate in Anspruch nehmen solle. Dies würde jedoch nicht ausschließen, daß die Notwendigkeit einer stärkeren Seemacht auch schon vor Abhaltung der vom Kaiser befohlenen Konferenz dem Reichstage bei Gelegenheit der bevorstehenden Besprechung der auswärtigen Politik nahegelegt werde.

In dem Tagebuche des Admirals von Senden hieß es von diesem Schreiben nicht gerade unmißverständlich: „Ein Brief des Reichskanzlers, um¹⁾ gleich jetzt die Vorlage aus Anlaß Transvaal einzubringen. Zu letzterem setzte ich dem Kaiser die Gegengründe auf.“ Die damit gemeinte Niederschrift Sendens ist in Form eines Schreibens an den Reichskanzler gehalten, aber wohl nicht als solches abgegangen. Es hieß darin:

Man müsse unterscheiden zwischen dem Erweiterungsplan für die Marine, wie er infolge des Berichts des Oberkommandos vom 28. November 1895 in Aussicht genommen sei, und den durch die Angelegenheit in Transvaal hervorgerufenen Absichten. Beide Pläne ergänzten sich gegenseitig; aber während der Erweiterungsplan von langer Hand ausgearbeitet werden mußte, um der allgemeinen Weltstellung Deutschlands Rechnung zu tragen, solle der durch Transvaal entstandene Gedanke, getragen von den zeitigen Bedürfnissen, eine momentane Lücke auszufüllen bestimmt sein. Auf vielen Teilen der Erde sei Deutschland zur Zeit durchaus ungenügend vertreten.

¹⁾ Es dürfte hier ein „nicht“ ausgelassen sein.

Im Orient hätten wir kein für die Wahrung unserer Machtstellung brauchbares Schiff, in Venezuela könne die Situation es jederzeit notwendig machen, zum Schutze deutschen Eigentums die Flagge zu vertreten. In Ostasien sei unsere Kreuzerdivision zur Verfolgung besonderer Interessen an die Stelle gebunden, und nun komme Transvaal hinzu, wo sich am deutlichsten gezeigt habe, daß die mehr und mehr zusammenschrumpfende Marine zu wenig Schiffe habe, um der Weltmachtstellung Deutschlands gerecht zu werden. Ein so geeigneter Zeitpunkt, dem Lande klarzumachen, daß es so mit der Marine nicht weitergehen könne, werde sich voraussichtlich nicht bald wieder bieten. Mit jedem Tage und jeder Woche, die verloren gehe nach Zusammentritt des Reichstages, verblasse die gehobene Stimmung im Lande, und sei nach Monaten, bei Beratung des Marineetats, überall tiefer Friede wieder eingekehrt, dann lasse sich auch das bessere Element im Reichstage von der dringenden Notwendigkeit der baldigen Erweiterung der Marine nicht mehr überzeugen. Für das gegenwärtige Bedürfnis werde es eines großen Planes kaum bedürfen. Uns fehle ein Flaggschiff des Kreuzergeschwaders, die Korvette „Arcona“ sei durchaus unzeitgemäß und bedürfe des Ersatzes, die westamerikanische Station sei unbefestigt usw. Hierfür würde es nötig sein, sofort Ersatz zu schaffen, nicht durch Neubau in der Heimat, sondern durch Ankauf im Auslande, wo sich die Chancen dazu vielleicht bieten würden. Daneben wären in der Heimat Kreuzerschiffe aufzulegen, welche der Zahl nach abhängig zu machen wären von dem, was unsere heimischen Werften zu leisten imstande seien. Das Ganze, was an Kreuzern bewilligt werde, müsse in Unrechnung kommen auf das in Ausarbeitung befindliche Schiffsbauprogramm, das erst im nächsten Jahre zur Vorlage kommen könne, auf das aber schon jetzt hinzuweisen unabweisbar sein möchte.

Am demselben 7. Januar hat der Kaiser laut eigenhändiger Randbemerkung „mit großem Interesse“ den Bericht gelesen, den Kontreadmiral Tirpitz auf Grund des Kabinettschreibens vom 17. Dezember ausgearbeitet hatte. Tirpitz hatte das 29 Folioseiten starke, eigenhändig geschriebene Schriftstück am 3. Januar in Kiel abgesandt, bevor er von der Krügerdepesche erfuhr¹⁾. Die Gestalt des „stets sprungbereiten Admirals“, der den psychologischen Moment benutzt und es fertigbringt, innerhalb von 4 Tagen mit einem Bericht über die Erweiterung der Marine bei dem Kaiser „zur Stelle zu sein“, ist also eine reine Erfindung von Thimme

¹⁾ In der Erinnerung des Großadmirals hat sich das Gutachten denn auch nicht mit der Krügerdepesche verknüpft, sondern mit der Zeit der Abfassung: „Weihnachten 1895“ oder „um die Jahreswende 1895/96“.

und Hammann. Beide sollten eigentlich genügend Kenntniss der Ressortverhältnisse haben, um zu wissen, daß im kaiserlichen Deutschland ein zu weiterer Verwendung bereitgestellter Kontreadmiral überhaupt nicht die Möglichkeit hatte, sich mit einer solchen Vorlage unmittelbar an den Kaiser zu wenden.

Kontreadmiral Tirpitz betonte in seinem Berichte, das vom Oberkommando aufgestellte Programm für die Wiederherstellung der Flotte entspreche in seiner Gesamtheit so vollständig seinen persönlichen Erfahrungen und bilde so treffend den Auszug und die Folgerung aus der Admiralsstabstätigkeit auf diesen Gebieten während der letzten Jahre, daß er sich auf die Erläuterung weniger Punkte beschränken könne. So schlug er eine Materialreserve von 2 Linien Schiffen vor, damit man im Ernstfall stets auf die Bereitschaft von 2 vollen Geschwadern rechnen könne. Die Auslandskreuzerdivision wollte er als fliegendes Geschwader aufgefaßt und demgemäß aus 4 Panzerkreuzern und 1 Kreuzer III. Klasse zusammengestellt sehen, nicht aus 1 Panzerkreuzer und 3 Kreuzern III. Klasse nach Art einer Aufklärungsgruppe der Heimatflotte, wie das Oberkommando vorschlug. Damit würde sich die Zahl der neu zu erbauenden Linien Schiffe von 12 auf 14, diejenige der Panzerkreuzer von 3 auf 6 erhöhen, die der Kreuzer III. Klasse von 12 auf 10 vermindern. Die Kosten der Retablierung würden dadurch von 420 Millionen auf 484 Millionen steigen. Es sei ein grundsätzlicher Bruch mit dem bisherigen Standpunkt des Reichsmarineamts dem Reichstage gegenüber erforderlich, das eingehend begründete Gesamtbedürfnis müsse rückhaltlos ausgesprochen werden. Neben der Begründung mit dem Zweifrontenkrieg könne man den noch ungleich positiveren Nutzen andeuten, den die Flotte gelegentlich auch für die Erzwingung des Friedens, wenn das Machtverhältnis günstiger sei, und den sie für die wirtschaftliche Erstarkung Deutschlands besitze. Denn es liege die Gefahr in der Weltlage begründet vor, daß das Reich im kommenden Jahrhundert von seiner Großmachtstellung herabsinke, wenn nicht energisch, ohne Zeitverlust und systematisch unsere gesamten Seeinteressen vorwärtsgetrieben würden. Sie könnten in der Welt, wo die Dinge hart aufeinanderstoßen, nur durch Seekriegsmacht auf eine gesunde Grundlage gestellt werden. Dem deutschen Binnenlande müsse glaubhaft gemacht werden, daß die heutige Ausgabe für die Marine eine schlechte Geldanlage darstelle, und erst bei gewisser Ameliorisation die eigentliche Rentierung der Flotte anfangen. Wir hätten aber keinen Tag Zeit, mit der Retablierung der Flotte zu warten, «parceque dans la marine rien ne s'improvise». Aufklärung des Volkes in diesem Sinne und

Propaganda in großem Stile sei dazu erforderlich. „Besonders scheint erforderlich, die Bedeutung, welche unsere heimischen Geschwader auch bei allen transatlantischen Interessenkonflikten besitzen, allgemeiner begreiflich zu machen, sowohl in Beziehung auf dortige Nationen als auf europäische Staaten. Selbst der größte Seestaat Europas würde entgegenkommender gegen uns sein, wenn wir 2—3 gute und hochgeschulte Geschwader in die Wagschale der Politik und dementsprechend nötigenfalls in diejenige des Konflikts zu werfen imstande wären. Durch Auslandskreuzer würden wir das nie erreichen.“ Das „uns transatlantisch überall widerstrebende Verhalten Englands“ sei bei dem weiteren Ausbau der Flotte in Rechnung zu setzen.

Am 4. Januar fragte Tirpitz bei dem Chef des Marinekabinetts an, ob er dem Oberkommando von dem Bericht Meldung erstatten dürfe. Freiherr von Senden antwortete am 7. Januar, der Kaiser wolle die Angelegenheit ganz vertraulich behandelt haben, von der Meldung sei Abstand zu nehmen.

Der Reichskanzler hatte in seinem Schreiben vom 7. Januar gebeten, in den nächsten Tagen gemeinschaftlich mit Kolonialdirektor Kaniser Vortrag über die Organisation der Kolonien halten zu dürfen, bevor die Frage am 10. Januar in der Budgetkommission zur Sprache komme. Der Vortrag wurde auf den 8. Januar, 11 Uhr vormittags, anberaumt und die Admirale Hollmann und Knorr dazu befohlen, damit gleichzeitig die Flottenfrage erledigt werden könne. So kam es zu dem von Senden erwähnten „großen Vortrag in Marineangelegenheiten“. Über seinen Verlauf im einzelnen ist nichts festzustellen. Der Kaiser entschied gegen die Ausführungen Hohenlohes im Sinne der Sendenschen „Gegengründe“. Er bestand auf seiner Abschlagszahlung auf die kommende große Marinevorlage. In den nächsten Tagen sollte im Reichstag die Forderung einer Marineanleihe von etwa 100 Millionen Mark eingebracht werden. Davon sollten 4 Panzerkreuzer und 3 Kreuzer II. Klasse gebaut werden. Der Gedanke eines Ankaufs im Auslande wurde fallen gelassen. Von der Inbaugabe von Linien Schiffen war keine Rede. Der Ausdruck „Panzerschiffe (statt Kreuzer) II. Klasse“ in dem Tagebuch Sendens erklärt sich nur aus einem Versehen des Kabinettschefs oder einem Lesefehler dessen, der für Dr. Thimme die betreffenden Sätze abschrieb. In seiner gleichzeitigen Aktennotiz schreibt Senden deutlich „Kreuzer“. Panzerschiffe II. Klasse werden bei den damaligen Flottenerneuerungsplänen niemals in Erwägung gezogen.

Die getroffene Entscheidung beweist, daß der Bericht des Kontreadmirals

Tirpitz nicht vermocht hatte, den Kaiser von seinen Lieblingsideen abzubringen, die sich auf den Kreuzerkrieg bezogen. Statt des dringend notwendigen Ersatzes der alten Einschraubenpanzer forderte der Kaiser 7 Kreuzer. Dabei griff er aus dem Bericht von Tirpitz einen ihm genehmen Einzelpunkt heraus, wenn er die geforderten 4 Panzerkreuzer im Sinne einer Tirpitzschen Anregung als Auslandskreuzerdivision formieren wollte. Mit der Forderung der 3 Kreuzer II. Klasse (Gertha-Klasse) setzte er sich sogar in schroffen Gegensatz zu Tirpitz und dem Oberkommando, die diesen Typ als unbrauchbar verworfen.

Wie sich Hohenlohe innerlich zu der Flottenvorlage stellte, darüber wird erst die angekündigte Veröffentlichung der Tagebücher des Fürsten Gewißheit geben. Der Entscheidung im Vortrage vom 8. Januar hat er zugestimmt, nicht ohne sich eine Hintertür offen zu lassen: er erlangte vom Kaiser die Genehmigung, daß er sich vor Einbringung der Vorlage Klarheit über die Stimmung des Reichstages verschaffe.

Daraufhin hat Hohenlohe am 13. Januar, wie er am folgenden Tage dem Kaiser berichtete, „mehreren Führern der großen Fraktionen des Reichstages die Frage vorgelegt, ob sie glaubten, daß ihre Kollegen bereit sein würden, in patriotischem Aufschwung und in Erinnerung an die vor 25 Jahren erfolgte Begründung des Deutschen Reiches, einer solchen Vorlage zuzustimmen“. Wieweit er sich selbst dabei für die Flottenpläne des Kaisers eingesetzt hat, muß dahingestellt bleiben. Das niederschmetternde Ergebnis der Besprechungen war ihm wohl nicht unlieb, da er parlamentarische Schwierigkeiten sehr scheute.

Der Führer der Nationalliberalen, Oberpräsident von Bannigsen, erklärte sich zwar bereit, einen Versuch bei seinen Fraktionsgenossen zu machen, fügte aber hinzu, er sei des Erfolgs keineswegs sicher. Jedenfalls werde die Vorlage, wenn sie im Plenum nicht verworfen werden sollte, an eine Kommission verwiesen und monatelang beraten werden. Auf eine enthusiastische Zustimmung oder En-bloc-Annahme sei nicht zu rechnen.

Der Zentrumsführer Dr. Fritzen erklärte bestimmt, daß sich seine Fraktion ablehnend verhalten werde, da es schon erheblicher Anstrengung seitens der Führer bedürfen werde, um die in dem diesjährigen Etat eingesetzten Marineforderungen durchzubringen. Er sagte, wie Hohenlohe dem Kaiser berichtete, wörtlich: „Wenn wir der Anleihe zustimmen, so werden wir bei den nächsten Wahlen in der Versenkung verschwinden, und unsere Wähler werden Abgeordnete in den Reichstag schicken, die der Regierung viel unbequemer sein würden als wir. Die Steuerlast

bedrückt die Bevölkerung, und es ist uns unmöglich, dem Lande weitere Lasten aufzulegen.“

Der frühere Reichstagspräsident und Führer der Konservativen, Herr von Levetzow, sagte, er habe in seiner Partei nicht eine Stimme gehört, die einer außerordentlichen Bewilligung für die Marine geneigt sei. Die Not unter den Landwirten sei zu groß, als daß sie für weitere Lasten stimmen könnten. Vor neuen Anleihen empfänden seine Fraktionsgenossen ein Grauen, und sie würden sich nie dazu entschließen, dafür zu stimmen. Zudem werde man im Reichstag diese Forderung als Kriegsvorbereitung gegen England auffassen und sie aus dem Grunde noch entschiedener ablehnen, da man einem isolierten deutsch-englischen Kriegsduell aufs äußerste abgeneigt sei.

Fürst Hohenlohe sah sich demnach veranlaßt, in seinem Immediatbericht vom 14. Januar dem Kaiser Nachstehendes als Schlußfolgerung vorzutragen:

„Ich habe aus diesen Äußerungen die Überzeugung gewonnen, daß im Reichstag von einem Enthusiasmus für Vergrößerung der Flotte selbst in diesem Augenblick keine Spur vorhanden ist. Die Gesetzesvorlage über eine Anleihe von 100 Millionen — die zunächst an den Bundesrat gehen müßte, wo deren Annahme auch nicht sicher ist — würde die Regierung nur einer großen Niederlage aussetzen, die in den uns wenig geneigten anderen Staaten Europas mit Schadenfreude und, namentlich in England, unmittelbar nach der erfolgreichen Erledigung der Transvaalfrage, mit besonderer Genugtuung als eine persönliche Niederlage Eurer Majestät begrüßt werden würde.

Unter diesen Umständen kann ich nur dringend raten, die Hoffnung auf eine patriotische Kundgebung des Reichstags aufzugeben, und muß pflichtmäßig, wenn auch mit tiefem Bedauern, Eure Majestät ehrfurchtsvollst bitten, die Vorlage einer größeren Forderung für die Marine auf einen späteren Zeitpunkt vertagen zu dürfen.“

Der Kaiser hat in diesen Tagen verschiedentlich in sehr korrekter Weise den Einsprüchen des Reichskanzlers sofort stattgegeben. Als er am 6. Januar die Weisung gegeben hatte, „daß beim ersten Anzeichen einer Absicht der Engländer auf Lorenzo Marquez daselbe umgehend zu besetzen sei“, stellte er den Einwänden Hohenlohes bereits am folgenden Tage lediglich ein „Bin anderer Ansicht, aber füge mich“ entgegen.

Auch in der Flottenfrage hat er sich sofort in das Unvermeidliche gefügt. Noch an demselben 14. Januar notiert Freiherr von Soden in

den Akten: „Seine Majestät sehen keine Möglichkeit, gegenüber Regierung, Bundestag und Reichstag allein vorzugehen.“

Aber die Enttäuschung und Verstimmung des Kaisers waren doch stark und machten sich Luft in einer kleinen ohnmächtigen Protesthandlung. Schon am 23. November 1895 hatte er erwogen, das Panzerschiff „Kaiser“ aus Ostasien zurückzuberufen, um unsere sehr geschwächte Schlachtflotte zu verstärken, die seiner dringend bedürfe, da sie im Augenblick nur aus 4 neuen und 2 alten Panzerschiffen bestehe. Auf diesen Gedanken griff er zurück, wie aus einem Telegramm hervorgeht, das er am 16. Januar 1896 an den Chef des Marinekabinetts gesandt hat:

„Habe heute Freiherrn von Marschall mitgeteilt, daß, da der Reichstag so wenig Begriff von der Ehre unseres Vaterlandes im Auslande England gegenüber fühlt und niemand für die Marine sich erwärmt oder interessiert, Ich bei den unsicheren Frühjahrsaussichten Meine heimische Flotte nicht länger schwächen könne. Daher solle ‚Kaiser‘ nach Verbesserung sofort zurück und ebenso das Kreuzergeschwader exklusive ‚Arcona‘ im nächsten Monat . . .“

Auf die Vorstellungen Hohenlohes hat der Kaiser später auch von der hier geplanten Rückberufung der ostasiatischen Schiffe Abstand genommen. Nachdem auch Kontreadmiral Tirpitz am 28. Januar dafür eingetreten war, gab er am 3. Februar die Weisung, das Panzerschiff „Kaiser“ solle in China bleiben.

Damit war die Transvaal-Episode in der Geschichte der Flottenretablierungspläne abgeschlossen. Die am 8. Januar erfolgte Mobilisierung eines englischen fliegenden Kreuzergeschwaders hat in den Erwägungen keine Rolle gespielt. Von einem Einfluß des Fürsten Bismarck auf die Entscheidung, wie Thimme und Hammann ihn behaupten, kann nicht die Rede sein. Am 9. Januar hatte der Chef des Marinekabinetts beim Fürsten angefragt, ob er am 10. „zur Überreichung von Seiner Majestät kürzlich¹⁾ zugesagter Schiffsskizzen“ nach Friedrichsrub kommen dürfe. Bei der Unterhaltung am 10. wird sowohl von der allgemeinen Flottenretablierung wie von den durch die Transvaalfrage hervorgerufenen Plänen gesprochen worden sein. Da der Kaiser nur Kreuzer forderte, war der Fürst durchaus einverstanden. Aus den Worten Sendens: „Fürst ist für Marineerweiterung, wir müßten wie Rußland vorgehen“ eine Ablehnung der Flottenpläne des Kaisers herauszulesen, müssen wir Thimme und Hammann überlassen. Es ist eine nicht geringe Beschmach-

¹⁾ Bei seinem Besuch in Friedrichsrub am 16. Dezember.

losigkeit, mit emphatischen Worten Bismarck als Eideshelfer gegen die „auschweifenden Flottenpläne“ anzurufen. Besonders peinlich ist es dann, wenn man wie Hammann auf der einen Seite von der wunderbaren Boraussiht des alten Sehers im Sachsenwalde spricht und auf der anderen Seite, wo es sich um die Aussprüche Bismarcks über die notwendige Anlehnung an Rußland handelt, die sich nicht in Hammanns These der Westorientierung hineinfügen, sich nicht scheut anzudeuten, die Augen des Sehers seien in den letzten Passionsjahren getrübt und müde geworden, der grollende Kämpfer im Ruhestande sei ein anderer gewesen als Bismarck in der Fülle seiner Macht. — Niemand wird behaupten wollen, daß Bismarck mit besonderem Nachdruck für die Flottenpläne eingetreten sei. Er hatte sich mit den „Marinegenerälen“ v. Stosch und v. Caprivi nie gut verstanden, er war von schwerem Mißtrauen gegen die persönliche Politik des Kaisers erfüllt, woraus sich manche gereizten Äußerungen auch über die Flotte¹⁾ erklären, er hatte außerdem besondere taktische Lieblingsgedanken, die die Verwendung kleinerer Kreuzer bevorzugten; aber er hat sich auch den sachlichen Notwendigkeiten nicht verschlossen. Als ihm später der neue Staatssekretär des Reichsmarineamts, Kontreadmiral Tirpitz, den Entwurf zum ersten Flottengesetz zusandte, antwortete der Fürst am 4. Dezember 1897: „Ich finde die Gesamtforderung unseren Bedürfnissen entsprechend, wenn ich auch eine stärkere Begünstigung der Kreuzer bei der Einteilung vorgezogen hätte. Diese Auffassung würde mich aber, wenn ich im Reichstage wäre, nicht abhalten, für die Vorlage zu stimmen, so wie unsere Fachmänner sie für richtig bemessen

¹⁾ Die am häufigsten angeführte Äußerung aus dem August 1897 lautet: „In den Zeitungen wird unaufhörlich über die Vermehrung unserer Flotte gestritten. Wozu der Lärm? Was nach dem Urteil nüchterner Fachmänner nötig ist, muß bewilligt werden. Ich glaube, daß wir neue Kreuzer brauchen, aber ich bin sehr mißtrauisch gegen Paradeschiffe, die nur zur Markierung von Prestige dienen sollen, und die man, wenn die Sache ernst wird, mitunter Lügenschiffe nennen muß, weil sie nichts leisten. Für koloniale Eroberungspolitik nach französischem Muster hat mir schon als Minister jede Neigung gefehlt, und mir scheint, daß jetzt die Zeit dafür besonders ungünstig ist. Unser Handel muß überall ausreichenden Schutz finden, aber die Flagge soll dem Handel folgen, nicht ihm vorangehen. Auf absehbare Zeit bleibt für uns das wichtigste ein starkes zuverlässiges Heer aus gedienten Leuten, die mit den besten Waffen ausgerüstet sind. Das war auch Moltkes Meinung, mit dem mich die Überzeugung verband, daß wir sogar die über unseren Kolonialbesitz entscheidenden Schlachten auf dem europäischen Festland auszufechten haben werden. Also keine Knauferei, aber auch keine phantastischen Pläne, über die wir uns dann schließlich noch mit anderen, für unsere europäische Situation wichtigen Leuten brouillieren. Qui trop embrasse . . .“

gehalten haben.“ Angefichts dieser bisher unveröffentlichten, an die verantwortliche Stelle gerichteten Äußerung Bismarcks sollte man aufhören, sich auf seine „klare Einsicht in die Gefährlichkeit eines übertriebenen Schlachtflottenbaus“ zu berufen. Zu Lebzeiten Bismarcks, vor dem ersten Flottengesetz, war übrigens von dem Bau einer wirklich großen Flotte von erheblicher weltpolitischer Bedeutung nicht die Rede¹⁾. Eine solche brachte erst das zweite Flottengesetz. Und auch über dieses hätten wir uns kaum mit den Engländern ernsthaft „brouilliert“, wenn nicht die englische Admiralität den unglaublichen Fehler des Dreadnoughtsprunges gemacht und damit ihre älteren Schiffe selbst entwertet hätte. Von 1889 bis 1904 hatte Deutschland 22, England aber 53 Linienschiffe gebaut, an Panzerkreuzern standen 7 deutsche den 35 englischen gegenüber, an großen geschützten Kreuzern 6 deutsche 39 englischen, an kleinen Kreuzern 20 deutsche 56 englischen. Von einer ernstlichen Bedrohung Englands konnte also nicht die Rede sein. Hatte es doch im Durchschnitt der letzten 15 Jahre 3,53 Linienschiffe und 2,33 Panzerkreuzer jährlich gebaut, während das zweite Flottengesetz den Bau von jährlich 1,52 Linienschiffen und 0,7 Panzerkreuzer im Alternat vorsah und nur in den ersten 5 Jahren je 2 Linienschiffe und 1 Panzerkreuzer auf Stapel legen wollte.

In den Kreisen der Eingeweihten wurden die Flottenpläne lebhaft besprochen. Graf v. Waldersee schrieb am 21. Januar 1896 in seinem Tagebuch: „... Sonst aber sind die Berliner Zustände gar zu traurig. Hohenlohe hat ganz ruhig geäußert: ‚Ich habe mir vorgenommen, mich über nichts zu ärgern, und lasse alles laufen. Wollte ich es anders machen, so müßte ich wöchentlich mindestens einmal den Abschied einreichen‘. Ein netter Kanzler. Nun endlich ist auch der Kaiser auf ihn zornig geworden. Er wünschte eine große Anleihe — 300 Millionen — für Marinezwecke, war auch daraufhin schon mit dem ‚Vulkan‘ in Unterhandlung getreten; Hohenlohe jedoch erklärte, das ginge nicht; er habe mit Fritzen, Bennigsen und Levetzow, also Führern des Zentrums, der Nationalliberalen und Konservativen, gesprochen und von diesen die Ausichtslosigkeit einer derartigen Vorlage demonstriert erhalten. Nun ist mit den Konservativen gar nicht unterhandelt worden, auch hatte Levetzow kein Mandat, namens der Partei zu sprechen, so daß Hohenlohe — der natürlich persönlich keine Lust hat, eine so große Sache zu betreiben — sich kaum ernsthaft bemüht haben kann. Der Kaiser ist außer sich ge-

¹⁾ Admiral Tirpitz sagte am 19. August 1897 zu dem Kaiser über den Entwurf zum Flottengesetz: „Es ist keine Schlachtflotte, die eine Weltmachtspolitik ermöglicht, sondern eine Ausfallflotte“.

wesen. „Ich werde alle Kreuzer zurückberufen, dann wird man in den Seestädten bald großen Lärm schlagen, und alle Kolonialmänner werden sich anschließen“, hat er im Unmut geäußert. Ein Kanzlerwechsel scheint bevorzustehen . . .“

Waldersee ist also gut unterrichtet, nur bei der angeblichen Kanzlerkrisis ist sein Wunsch der Vater des Gedankens. Schon am 9. Februar muß er schreiben: „Der Kaiser hat seine Flottenvermehrungspläne zurückgestellt, vorläufig bis zum Herbst, im Zusammenhang damit scheint auch die Absicht, einen Kanzlerwechsel vorzunehmen, von ihm zunächst aufgegeben zu sein . . .“ In Wirklichkeit hatte der Kaiser trotz großer Verärgerung keinen Augenblick an eine Entlassung Hohenlohes gedacht. Der Reichskanzler schrieb am 26. Januar an den Freiherrn von Bölderndorff:

„Ich hätte Ihnen schon früher geantwortet, aber Jubelfeste und Krisen, die sich abwechseln, haben meine Zeit in Anspruch genommen. Gewöhnlich verlaufen die Krisen, nachdem sie meine Freunde einige Tage in Aufregung erhalten haben, ganz friedlich. Zur Zeit will Seine Majestät keinen anderen Reichskanzler und gibt mir recht. Unter den obwaltenden Umständen bin ich trotz aller Mängel doch immer noch der beste Reichskanzler.“

Sehr schwarz malte in diesen Tagen der Geheime Rat von Holstein wieder einmal die Lage. Krisen waren ihm nicht unwillkommen, er wußte, daß der Kaiser den Reichskanzler unter allen Umständen halten wolle, und glaubte ihn durch ein energisches Beto Hohenlohes gegen die kaiserlichen Eigenmächtigkeiten heilsam einschüchtern zu können. Philipp Eulenburg, damals Botschafter in Wien, sollte den Reichskanzler dazu stark machen. Am 25. Januar schrieb ihm Holstein: Die Lage sei schlimmer denn je, der Kaiser aufs äußerste erregt, diesmal durch den Plan eines großen Flottenbaues. Er wolle dafür 100, auch 300 Millionen fordern und glaube sie durch Auflösung des Reichstags bekommen zu können. Soeben habe er gesagt: „Es gibt schon Leute, die es machen können.“ . . . „Ich bedaure die Zustände, die ich kommen sehe. Der nächste Reichstag wird scheußlich, bewilligt gar nichts, und die deutschen Fürsten werden eine Reichstreichkampagne nicht mitmachen. Dann hat der Kaiser sein politisches Jena weg und wird sich davon ebensowenig erholen, wie Friedrich Wilhelm IV. von seinem Umritt mit der Fahne am 20. März 48.“

Eulenburg antwortete am 31. Januar beruhigend: „Die schwirrenden Kanzlerkrisen machen mich vorläufig noch nicht heiß. Trotz aller Nervosität Seiner Majestät treibt er — ich versichere es Ihnen! — mit der Flotten-

forderung so weit vorwärts, weil er nur durch einen großen Unprall an alle Organe überhaupt zu einem Resultat kommt. Seine Majestät will viel, aber nichts Unmögliches. Ich kenne die Kampfweise und kenne die Wünsche . . .“

4. Vor dem Flottengesetz

„Es gibt schon Leute, die es machen können“, hatte der Kaiser nach dem Zeugnis Holsteins gesagt. Und sie waren in erreichbarer Nähe. Unter dem Eindruck seiner Niederlage und beraten wohl von dem Chef des Marinekabinetts hat der Kaiser in diesen Tagen den epochemachenden Entschluß gefaßt, den Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral Hollmann, nach Abschluß der im Gange befindlichen Etatsverhandlungen im Reichstag durch den Kontreadmiral Tirpitz zu ersetzen. Dieser Entschluß kam dem Erwählten selber völlig überraschend. Noch am 21. Dezember 1895 hatte er in einem Briefe an seinen väterlichen Freund, den General von Stosch, geschrieben: „Ich werde Anfang Januar meine Vorbereitungen zur Abreise nach China treffen und im Anschluß daran meinem 85 Jahre alten Vater Lebewohl sagen. Im Februar werde ich voraussichtlich mein neues Kommando antreten¹⁾.“

Nunmehr wurde er von der Absicht des Kaisers unterrichtet und für den 28. Januar zum Immediatvortrag befohlen. Der Admiral vertrat in der denkwürdigen Besprechung rückhaltlos seinen Standpunkt. Er müsse dem Kaiser rundheraus sagen, daß seine Neigungen und Talente nicht nach der Richtung eines Staatssekretärs gingen, besonders was die Vertretung im Parlamente anlange; er zweifle auch, ob seine Nervenkraft für den großen Kampf ausreiche. Der Kaiser bestand auf seiner Berufung. Tirpitz betonte dann weiter, das ganze Vorgehen werde aussichtslos sein, wenn nicht die Staatsregierung, im besonderen der Reichskanzler und der Finanzminister, mit allen Kräften dafür einträte. Wolle die Staatsregierung nicht voll für die Vorlage eintreten, so nehme man besser einen mehr indifferenten Staatssekretär als ihn, von dessen in der ganzen Marine bekannten Anschauungen zuviel in die Öffentlichkeit gedrungen

¹⁾ Tirpitz schrieb am 13. Februar an Stosch: „Meine Kommandierung nach Asien ist, wie Euer Erzellenz schon wissen, ins Schwanken gekommen. Ich bin für meine Person sehr betrübt. Es war mein brennender Wunsch hinauszugehen, auch wäre es für mein Nervensystem gut gewesen, einmal auf Jahr und Tag aus aufreibender geistiger Tätigkeit herauszukommen und recht fern von Madrid zu weilen. Ich muß jetzt abwarten, wie das Geschick für mich sich entscheidet.“

sei. Der Start der ganzen Bewegung müsse absolut einheitlich sein. Die Durchbringung werde auf außerordentliche Schwierigkeiten stoßen, der Baum nicht auf einen Arthieb fallen, die erste Vorlage voraussichtlich nicht siegreich sein. Die Vorlage sei überhaupt unrichtig, wenn der Kaiser nicht die feste, unumstößliche Absicht habe, durchzuhalten. Eine rationelle Flottenretablierung sei nur möglich, wenn der jährliche Kampf und die Bewilligung der einzelnen Schiffe aufhöre.

Der Kaiser erklärte sich unbedingt gewillt, durchzuhalten und unter Umständen sogar einen neuen Reichskanzler zu nehmen und den Reichstag aufzulösen. Er hatte seine Enttäuschung vom 14. Januar schon ver- schmerzt: „nach dem Zurückziehen des 100-Millionen-Projektes für Kreuzer wolle der Reichstag alles jetzt Beforderte (Etat 1896/97) bewilligen“. Tirpitz war überrascht, mit welcher Benugtung der Kaiser diesen augen- blicklichen kleinen Erfolg ansah. Es wurde verabredet, daß Admiral Hollmann bei den jetzigen Verhandlungen sich für die Zukunft nicht fest- legen, sondern nur eine Vorlage für das nächste Jahr ankündigen solle. Der Kaiser versprach, sich selbst bis zur Einbringung der Vorlage zurück- zuhalten.

Die Arbeiten der „3.-Kommission“ hatten inzwischen ruhig ihren Fort- gang genommen. Obwohl der Kaiser in der Unterredung Tirpitz seines vollsten Vertrauens versichert hatte, entschied er am 3. Februar die Kreuzer- frage wieder im Sinne des Reichsmarineamts gegen das Oberkommando und Tirpitz. Es sollten vorgesehen werden: 9 Panzerkreuzer, 15 Kreuzer II. Klasse und 12 Kreuzer IV. Klasse. Ein Einspruch des Oberkommandos dagegen blieb ergebnislos.

Gegen Ende Januar setzte in der Presse eine Agitation für eine Marine- vorlage von 2 bis 300 Millionen ein, für die besonders Karl Peters und der Alldeutsche Verband eintraten. Es war etwas durchgesickert von den Ereignissen im Januar, die Blätter mußten zu berichten, der Kaiser sei für Verstärkung der Marine, der Reichskanzler wolle aber die Vorlage als aussichtslos nicht einbringen, es sei darüber zu einer Verstimmung zwischen Kaiser und Kanzler gekommen¹⁾.

¹⁾ Professor Hans Delbrück schrieb z. B. am 24. Januar für die „Preussischen Jahrbücher“: „Wichtiger als alles aber ist, daß ein zufälliges Zusammentreffen der Jubelfeier des Reichs in Tage gefallen ist, die einen großen Umschwung in der aus- wärtigen Politik Deutschlands heraufgeführt haben, und zwar einen Umschwung, der auch auf die inneren Verhältnisse eine starke Rückwirkung ausüben muß . . . in der plötzlich hervorgetretenen Notwendigkeit der Beschaffung einer Marine. Es handelt sich um eine so große Neuschöpfung, daß das Wort ‚Vermehrung‘ nicht mehr genügt, sondern von einer Neuschaffung gesprochen werden muß. Welche Kämpfe, welche

In den „Hamburger Nachrichten“ erschien am 27. Januar 1896 der folgende Artikel Bismarckscher Herkunft:

„Gegenüber den Zeitungsnachrichten, betreffend neue Marineforderungen, halten wir an der Auffassung fest, daß wir allerdings mehr Kreuzer als bisher brauchen, um den Aufgaben zu genügen, die der deutschen Marine gestellt sind. Wenn höheren Orts eine darüber hinausgehende Vermehrung der Flotte erstrebt wird, so wird man abzuwarten haben, wann und wie die entsprechenden Forderungen gestellt werden. Wir haben keine Neigung, das Übermorgen vor dem Morgen zu behandeln, sondern wir wünschen zunächst einmal den dringendsten Bedarf befriedigt zu sehen, ohne die Darleiher und Steuerzahler mit der Androhung weiterer Forderungen zu ängstigen. Qui trop embrasse, mal étreint. Eins nach dem andern. Vorerhand brauchen wir nur gepanzerte Kreuzer mehr.

Opfer es auch kosten möge, diese Neuschaffung ist unabweisbar . . . Schon lange haben sich Stimmen unabhängiger Männer erhoben, die laut und lauter die Vergrößerung der Marine durch Panzerkreuzer gefordert haben . . . Es ist nicht bloß unser ozeanischer Handel, der Schutz verlangt; es ist nicht bloß die Kolonialpolitik, die ohne Flotte keine Dauer haben kann; es ist nicht bloß der Schutz der Küstenstädte gegen Bombardement und der Küstenlandschaften; es ist vor allem die Wechselwirkung zwischen Land- und Seekrieg, die eine Flotte erfordert . . . Große Krisen stehen im nächsten Jahrzehnt bevor und, Deutschland wird und muß bei der Lösung dieser Fragen so mitsprechen, daß es seine Interessen in jeder Beziehung wahrt. Dabei rivalisiert es mit England so gut wie mit Frankreich und Rußland an anderen Stellen. Wir ersticken in unserer eigenen Fülle, wenn wir uns auf die Wahrung des heutigen deutschen Reichsgebietes beschränken wollen, während England, Frankreich und Rußland sich halbe Kontinente unterwerfen. Wir können nicht daran denken, eine Flotte aufzustellen, die es direkt mit der englischen aufnehmen könnte. Aber mit Frankreich und Rußland müssen wir auch zur See ebenbürtig werden . . . Die Kreise der wirklich einsichtigen und patriotisch denkenden Staatsbürger müssen es sich angelegen sein lassen, hier die Augen offen zu halten, die Regierung nicht nur zu unterstützen, sondern sie auch vorwärtzutreiben, wenn sie es selber an der nötigen Energie ermangeln läßt . . . Bilde man eine Liga für die Verstärkung einer Kriegsflotte und gehe zunächst mit Petitionen und Volksversammlungen vor. Eben, indem ich dies schreibe, kommt die Nachricht, die Regierung sei von dem Plan einer großen Marineanleihe zurückgetreten . . . Die Regierung soll mit den Führern der Parteien im Reichstage verhandelt und sich dabei überzeugt haben, daß in diesem Reichstage keine Aussicht auf Annahme solcher Anträge sei. Freilich nicht, wenn man erst in dieser Weise fragt; eine solche Frage bedeutet doch, daß die Regierung es selbst noch für fraglich hält, ob der Schiffbau unbedingt notwendig ist. Sonst würde sie ja nicht fragen, und der Reichstag bewilligt, das ist sein gutes Recht, nur das, was ihm als unbedingt oder unabweislich notwendig entgegentritt. Hoffentlich bewahrheitet sich jene Meldung nicht . . .“

Wir müssen so viele Schiffe haben, daß wir jederzeit, ohne in Verlegenheit zu geraten, welche davon irgendwohin schicken können, wo sie gerade gebraucht werden. Daß eine Vermehrung der großen Schlachtschiffe fürs erste nötig sein wird, glauben wir nicht.“

Auf eine Anfrage Dr. Liebers erklärte Freiherr v. Marschall zu Anfang Februar in der Budgetkommission, dem Reichstag werde in dieser Session eine über den gegenwärtigen Etat hinausgehende Forderung für Marinezwecke nicht vorgelegt werden. Schon seit geraumer Zeit bilde die Frage einer stärkeren Vermehrung der Flotte Gegenstand der Erwägungen der beteiligten Ressorts. Nach deren Abschluß werde man dem Reichstag volle Klarheit geben über die Bedürfnisfrage und die angestrebten Ziele wie über die aufzuwendenden Mittel.

Die Agitation bot Eugen Richter willkommenen Anlaß, am 13. Februar im Reichstag gegen die „uferlosen Flottenpläne“ loszuziehen. Nachdem Freiherr von Marschall die Etatsforderung in der Budgetkommission am 5. März begründet hatte, wurde sie am 18. März im Plenum gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und der beiden Volksparteien angenommen. Dabei wurde dem Admiral Hollmann ausdrücklich das Vertrauen des Reichstages ausgesprochen.

Kontreadmiral Tirpitz hatte während der vorangegangenen Wochen bereits als designierter Staatssekretär Vorbesprechungen eingeleitet. Aus dieser Zeit stammt auch der im Anhang (Seite 79) wiedergegebene Entwurf für eine Rede im Reichstage, der die strategischen und politischen Auffassungen des Admirals mit dem ihm eigenen Freimut darlegt, und zwar so offen darlegt, daß die Rede später das Entsetzen parlamentarisch geschulter Mitarbeiter erregte und in dieser Form nicht gehalten wurde. In der Unmittelbarkeit eines ersten, nicht ausgefeilten Entwurfs ist sie für den Historiker besonders wertvoll. Sie stellt eine Übergangsstufe dar, in der die älteren strategischen Gedanken über den Zweifrontenkrieg sich schon verbunden haben mit der in diesen Jahren aufkeimenden politischen Idee von einer Flotte, die Deutschland als Weltmacht zumal gegen England sichern sollte. „Selbst der größte Seestaats Europas würde entgegenkommender gegen uns sein, wenn wir 2—3 gute und hochgeschulte Geschwader in die Wagschale der Politik und dementsprechend nötigenfalls in diejenige des Konflikts zu werfen imstande wären.“ Dieser Satz findet sich schon in dem Gutachten vom 3. Januar 1896, die Rede enthält eine ähnliche Vorform des berühmt gewordenen „Risikogedankens“. Es wird nach wie vor nur das technisch und innenpolitisch zunächst Erreichbare gefordert, eine Flotte von zwei Geschwadern, das Mindestmaß,

das die Erfordernisse des Zweifrontenkrieges bedingen. Aber eine solche Streitmacht zur See würde, so argumentiert Tirpitz, gleichzeitig unsere Lage England gegenüber bedeutend verbessern. Denn diese Flotte könne „nicht ohne weiteres selbst von einer größeren Streitmacht überrannt werden“, da eine Übermacht über zwei Geschwader hinaus taktisch sich schwer zur Geltung bringen lasse. England werde die Flotte nur dann vernichten können, wenn es größere eigene Verluste in Kauf nehme und weltpolitisch wichtige Stationen durch Entsendung der Schiffe in die Nordsee in sehr bedenklicher Weise entblöße. Noch mehr werde England bei einem Konflikt mit dem Zweibund sich zu Entgegenkommen gegen Deutschland bereit finden müssen, um zu verhüten, daß die deutsche Zweigeschwaderflotte die russisch-französischen Seestreitkräfte in für England verhängnisvoller Weise verstärke. Das englische Risiko ist immerhin noch sehr bedingt gedacht,¹⁾ das Ziel im ganzen recht bescheiden. Ohne daß Folgerungen daraus gezogen werden, klingt das Thema an, das nach der Ostafienreise des Admirals eine so bedeutende Rolle spielen sollte: wir sind ein Handels- und industrieller Konkurrent Englands und nach britischer Auffassung „transatlantisch überhaupt nur geduldet, nicht berechtigt.“ Wiederum kommt die Tirpitzsche Grundüberzeugung zu bezeichnendem Ausdruck: „Kann Deutschland auf die Dauer Großmacht bleiben, wenn es nicht über eine gewisse Seekriegsmacht verfügt? Meiner festen Überzeugung nach nicht, auf die Dauer selbst in Europa nicht. Wenn wir auch uns in unsere Pfähle einkapseln wollten, die anderen europäischen Staaten werden es nicht tun, und damit werden wir in die transatlantischen Verhältnisse hereingezogen, ob wir wollen oder nicht . . . die Erde ist kleiner geworden, die Staatengebilde auf derselben sind näher aneinandergerückt, und damit hat die Weltpolitik, im Gegensatz zu

¹⁾ In einem zweiten Entwurf aus derselben Zeit ist die militärische Lage nach Vollendung der zwei Schlachtgeschwader ähnlich gezeichnet:

„Nur eine sehr überlegene feindliche Flotte kann überhaupt wagen, in unsere Gewässer einzutreten. Infolge der Art, wie sich unserer Ansicht nach große Seekämpfe abspielen werden, wird es selbst für solche überlegenen Flotten ein schwerer Entschluß sein, in der Nähe unserer Küsten den Kampf mit unserer Flotte aufzunehmen. Denn die Größe unserer Schlachtflotte ist so bemessen, daß Formationen ermöglicht werden, gegen welche sich die Überlegenheit eines Gegners nur schlecht zur Geltung bringen läßt. Nun muß man sich in die Lage einer fremden Seemacht versetzen, welche ihre Flotte in unseren Gewässern einer so gefährvollen Lage aussetzt. Eine hier erlittene Niederlage würde den Seekrieg umkehren können, denn das Heranschaffen von Ersatzflotten, wenn solche vorhanden sind, aus anderen Teilen der Erde, kostet Zeit und ändert die ganze politische Lage. Improvvisieren aber lassen sich Kriegsflotten nicht.“

4. Hallmann, Krügerdepeche und Flottenfrage

einer europäischen Politik, eine früher ungeahnte Bedeutung erlangt und wird es sicher im kommenden Jahrhundert noch mehr . . .“

In einem Briefe an den General v. Stosch vom 13. Februar 1896 hatte Tirpitz die Notwendigkeit einer Flottenretablierung noch einmal durch das folgende Bild der marinetekhnischen Lage erhärtet:

„Unsere augenblickliche Lage ist deshalb so niederdrückend, weil sie keineswegs bloß durch Mangel an Geldmitteln entstanden ist. Nach Euer Erzellenz Fortgange von der Marine haben wir fünf Jahre hinsichtlich der einer Flotte zufallenden Aufgabe nach einem falschem System gearbeitet, die darauffolgenden sieben Jahre aber ganz ohne System. Das während dieser Zeit beschaffte Material ist bezüglich der Typenwahl so unglücklich wie möglich. Davon sind nur die vier Schiffe der Wörthklasse ausgenommen, welche im ganzen wenigstens brauchbar sind. Fast ebenso schlecht ist die technische Ausführung. Unsere gesamten neuen Kreuzer und Aviso's sind in ihren Maschinenanlagen äußerst unzuverlässig. Obgleich sehr große Umänderungssummen unmittelbar nach ihrer Fertigstellung in diese Fahrzeuge bereits hineingesteckt sind, müssen sie fast sämtlich mit um ein Drittel herabgesetztem Kesseldruck auf Geschwindigkeit fahren, um sie überhaupt verwenden zu können. Dasselbe gilt von den Schiffen der Siegfriedklasse. Unsere Technik hat sich tatsächlich seit 1883 verschlechtert, und brauchbarer Nachwuchs von Technikern ist beinahe künstlich verhindert worden. Dieser Umstand wird unser Vorgehen in den nächsten Jahren außerordentlich erschweren. Dabei darf man diese Fehler nach außen ja nicht einmal eingestehen, wenn man nicht Bewilligungen unmöglich machen will. Euer Erzellenz haben zwar einmal im Jahre 1873 an den Admiral Przewizinsky telegraphiert: ‚Er solle bedenken, daß nicht Panzer kämpfen, sondern Menschen‘. Aber dieser treffende Ausspruch ist doch nur beschränkt und in besonderem Sinne richtig. Eine Flotte ist bei ihrer Leistung doch zu abhängig vom Material. Dasselbe braucht ja keineswegs das beste zu sein, aber brauchbar muß es sein. So sehr ich überzeugt bin, daß sich gegen früher das militärische und fachmännische Verständnis in der Marine gehoben hat und nach dieser Richtung Leistungen hervortreten werden, welche über dem Durchschnitt vieler anderer Marinen stehen, so wird diese Leistung doch gedrückt werden durch einen zu großen Mangel an Vertrauen zu dem Material. Das ist die augenblickliche Lage unserer Marine, die im Angesicht der in baldiger Zukunft sich auftuenden Anforderungen wenig erfreulich ist.“

Stosch hatte ihn gefragt, wie wir mit einigem Erfolg einen Seekrieg

gegen England führen könnten, und Tirpitz mußte antworten, es bliebe uns in diesem Falle als einzige Chance wohl nur der coup de désespoir eines sofortigen überraschenden Eindringens in die Themse; bei einer strategischen Defensive lägen unsere Aussichten lediglich in dem Zeitgewinn und der Hoffnung auf Alliierte. Dieser strategischen Betrachtung der derzeitigen Lage folgt auch hier die Zielsetzung, die eine wenn auch bedingte militärische Chance schaffen will und davon politische Erfolge bei dem nunmehr ein Risiko im Kriegsfall laufenden Gegner erhofft. „Sobald wir nicht wie jetzt eine Zahl teils veralteter Schiffe, teils nicht seefähiger Schiffe, sondern 2—3 moderne Geschwader mit dem Zubehör an Kreuzern haben und in dem alten Material eine Art Materialreserve in zweiter Linie besitzen, so wird Deutschland der an der Themse gelegenen City mit einem Schläge als ein Staat erscheinen, auf den man Rücksicht zu nehmen hat unter allen Umständen und für alle Fragen.“

Admiral Tirpitz erachtete die parlamentarische Schwierigkeit einer Flottenretablierung zwar nicht für unüberwindlich, aber doch für recht erheblich. Nach dem Verlauf der Reichstagsverhandlungen war auch er, wie alle älteren Seeoffiziere, der Meinung, daß nur Admiral Hollmann einige Chance biete, die geplante Vorlage auf friedlichem Wege durchzusetzen. Auch hat wohl der Reichskanzler den Anlaß benutzt, um Hollmann zu halten. So schrieb denn Tirpitz am 20. März an den Chef des Marinekabinetts, daß ein neuer Staatssekretär bei der gegenwärtigen Situation im Reichstage Mißtrauen erregen würde, er bitte deshalb, von seiner Ernennung vorläufig Abstand zu nehmen. Am 31. März 1896 erhielt er ein Kabinettschreiben, in dem Freiherr von Senden mitteilte, der Kaiser wolle unter den gegebenen Umständen von einem Wechsel zunächst Abstand nehmen, lasse ihm aber ausdrücklich aussprechen, daß Hinausgeschoben nicht Aufgehoben sei, und daß der Kaiser es sich angelegen sein lassen würde, in dem Sinne zu wirken, den Tirpitz in seinem Bericht vom 3. Januar und in der Besprechung vom 28. Januar bekundet habe. Die Zukunft werde lehren, mit welchem Erfolg die neue Vorlage für das nächste Etatsjahr eingebracht werde. Kontreadmiral Tirpitz trat daraufhin zur Übernahme der Kreuzerdivision die Ausreise nach Ostasien an.

Der Kaiser beschäftigte sich in diesen Monaten unausgesetzt mit der geplanten Vorlage. So erging z. B. am 28. Mai ein langes Kabinettschreiben über die zur Durchsetzung erforderliche Propaganda. Er sollte nochmals bitter enttäuscht werden. Am 30. Juni bereits, auf einer Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, trug ihm Admiral Hollmann vor, ein auf lange Sicht berechnetes Bauprogramm sei überhaupt unzweckmäßig,

er rate entschieden davon ab. Resigniert befahl der Kaiser, daß wenigstens die Forderungen des nächsten Etats mit Rücksicht auf den im Re-etablierungsplan festgestellten Gesamtbedarf bemessen werden sollten.

Die Stellungnahme Admiral Hollmanns war vielleicht beeinflusst durch einen Brief, den ihm der freikonservative Abgeordnete von Kardorff am 3. Mai geschrieben hatte. Kardorff hatte ausgeführt, die Stimmung unter den staaterhaltenden Parteien gehe im ganzen dahin, daß die vernachlässigte Erneuerung der Flotte in Panzerschiffen und Kreuzern notwendig nachgeholt werden müsse, daß auch eine Vermehrung der Zahl sowohl der Schlachtschiffe wie der Kreuzer angesichts der Anstrengungen der anderen Nationen nicht von der Hand gewiesen werden könne. Es sei daher anzunehmen, daß auch eine gegen die im März bewilligten Anforderungen des Etats ziemlich erweiterte Anforderung im nächsten Etat glatt unter Dach gebracht werden könne. Dagegen seien alle Fraktionen eingenommen gegen die Aufstellung eines neuen Flottenbauplanes und eine mit diesem verknüpfte Anleihe. Wie die Dinge lägen, würde er es für die Stimmung des Parlamentes nützlich erachten, wenn die Regierung gelegentlich offiziell erklären ließe, daß sie im Vertrauen auf schon bewiesene Bereitwilligkeit des Reichstags, die notwendigen Flottenbedürfnisse des Reiches zu bewilligen, vorläufig von der Aufstellung eines größeren Flottenrekonstruktionsplanes und einer mit diesem verknüpften Anleihe absehen und sich auf die notwendigsten Anforderungen beschränken werde, deren sachliche Begründung so weitgehend sei, daß der Reichstag von Abstrichen an ihnen, wie sie in früheren Jahren erfolgt seien, absehen werde.

Im Laufe des Sommers wurde in der Presse mehrfach der Name des Admirals Tirpitz mit Flottenerweiterungsplänen in Verbindung gebracht. Auf Veranlassung des Kaisers ließ das Reichsmarineamt am 12. September im „Reichsanzeiger“ eine Erklärung erscheinen, in der betont wurde, „daß ein Flottenvermehrungsplan von jenem Flaggoftizier weder an allerhöchster noch bei der verantwortlichen Stelle, welche einen solchen Plan allein den gesetzgebenden Körperschaften zugehen lassen könnte, zur Vorlage gebracht worden ist“. Das entsprach der Wahrheit, es hatte sich bei dem Bericht vom 3. Januar nur um ein Gutachten gehandelt. Admiral Hollmann benutzte in nicht ganz loyaler Weise die Gelegenheit, um ausdrücklich zu erklären, die Marineverwaltung denke nicht daran, „von dem bisherigen Gebrauch, durch den Etat dasjenige zu fordern, was die Marine zur Erfüllung ihrer Aufgaben gebraucht, abzugehen und den gesetzgebenden Körperschaften einen weit ausschauenden Plan oder eine besondere Marine-

vorlage zu übergeben, die durch die weitere Entwicklung der Dinge in kürzester Zeit wertlos gemacht werden könnte". Durch diese öffentlich erfolgte Bindung sollte weiteren Bemühungen des Oberkommandos ein Riegel vorgeschoben werden. Das „Berliner Tageblatt“ verteidigte daraufhin am 14. September das Oberkommando und Tirpitz, gegen den die amtliche Auslassung eine deutliche Spitze enthalten hatte, gegen den „Absolutismus“ der Marineverwaltung: die militärische Tradition in Deutschland lege jeder Kommandobehörde zunächst die Pflicht auf, ihre Meinung nach bestem sachlichen Wissen und ohne Bedenken auf politische Rücksichten frank und frei zu äußern.

Es trug nicht gerade dazu bei, die Stimmung für die Flotte zu verbessern, wenn Männer aus der nächsten Umgebung des Kaisers, wie der Admiral Freiherr von Senden, bei jeder Gelegenheit und zu jedem, der es wissen wollte, davon sprachen, „daß nach seiner Ansicht der Reichstag 300 Millionen bewilligen müsse, um die Flotte zu der zu machen, die wir brauchen, und der Reichstag, wenn man ihn zehnmal aufgelöst haben werde, alles bewilligen würde, was man wolle“. Eulenburg schrieb dem Kaiser schon am 12. November 1896, auf diese Weise gewinne das Ge- rede von den „uferlosen Flottenplänen“ immer neue Nahrung und rege die Leute auf. Auf solche unverantwortlichen Pläne bezog es sich wohl auch, wenn Hohenlohe am 4. Februar 1897 schrieb:

„Ich kann Ihnen schon heute vorhersagen, daß jener große Flottenplan auf absehbare Zeit eine praktische Unmöglichkeit ist. Der heutige Reichstag wird sich nicht darauf einlassen, am wenigsten so kurz vor den Wahlen, und wenn der Wähler auch nur ahnt, daß es sich um etwas Derartiges handelt, wird der nächste Reichstag noch schlechter werden als der gegenwärtige. Wenn es möglich wäre, diese hier angedeutete Stimmung noch zu verschlechtern, so würde das durch den Abgang des allerseits hochgeschätzten und populären Hollmann geschehen. Ich betrachte den ganzen Gedanken als totgeboren, gleichviel welcher Marine- sekretär oder Reichskanzler die Patenschaft an demselben übernehmen würde.“

Hohenlohe spricht von der „praktischen Unmöglichkeit“ und führt rein innerpolitische Gründe dafür an, die Frage der Wünschbarkeit bleibt ganz unberührt. Auch ohne daß die Tagebücher des Fürsten vorliegen, wird man sagen dürfen, daß in ihm noch ein Nachhall der Flottenbegeisterung von 1848 lebendig war. Das scheint besonders eine Reichstagsrede vom 1. März 1895 zu beweisen. Er sagte damals, nachdem er an das Jahr

1848 erinnert hatte, wo „der Ruf nach einer deutschen Flotte das Lösungswort der Patrioten“ gewesen sei:

„Was mich betrifft, so gestehe ich, daß, wenn ich mich ins Studium der Marineangelegenheiten vertiefe, dann leicht Träume vor mir vorüberziehen von großen Flotten, die unter deutscher Flagge den Ozean durchschneiden. Diese Träume zerfließen aber sofort, sobald ich mich des Reichstages und der Steuerzahler erinnere. Dann türmen sich Unmöglichkeiten auf, vor denen mancher liebgewordene Wunsch zurücktreten muß.“

Der im November eingebrachte Etatsentwurf 1897/98 enthielt an Marineforderungen erste Raten nur für 1 Panzerschiff, 2 Kreuzer II. Klasse und 1 Kreuzer IV. Klasse, also wiederum die vom Oberkommando verworfenen Kreuzertypen, an denen Hollmann, unterstützt vom Kaiser, hartnäckig festhielt. Die 3 noch vorhandenen überalterten Einschraubenpanzer sollten unter die Klasse der Kreuzer versetzt werden. Trotz der sehr bescheidenen Forderungen stieg die Summe der vorgesehenen einmaligen Ausgaben infolge der weiteren Raten für die 1894/96 bewilligten Schiffe von 29 auf 70 Millionen Mark. Der Etat wurde infolgedessen von der Öffentlichkeit sehr ungünstig aufgenommen.

Im Oberkommando und bei den Seeoffizieren in der Umgebung des Kaisers herrschte in diesen Wochen gedrückte Stimmung. Wenn die Kameraden an Admiral Tirpitz schrieben, so malten sie ein trübes Bild der Lage: Der kommandierende Admiral und sein derzeitiger Chef des Stabes seien für eine weitschauende Marinepolitik nicht befähigt, man glaube, daß nicht einmal die Etatsforderungen ohne wesentliche Abstriche durchgehen würden; gleichwohl habe der Staatssekretär mehr wie je Oberwasser, Admiral v. Knorr sei sehr „unten durch“ beim Kaiser. Man versichere noch immer, Hollmann habe jetzt eine sehr gute Position im Reichstage, ein Wechsel würde mit großem Mißtrauen aufgenommen werden. Die Kameraden wollten fast daran zweifeln, ob der Kaiser je geneigt sein werde, eine große Marinepolitik auf Biegen oder Brechen durch die Berufung von Admiral Tirpitz einzuleiten.

Der Admiral, dem Freiherr von Senden am 22. November den Marineetat mitgeteilt hatte, schrieb denn auch am 10. Januar 1897 aus Hongkong: „Die Vorlage des Reichsmarineamts hat mich mit Schmerz erfüllt. Die große Chance, welche wir trotz allen Geschreis hatten, wenn wir mit Zweck, Ziel und Grenze der Marine klar und ohne Vertuschung hervortraten, ist jetzt verpaßt und für lange aussichtslos. Wenn nicht eine gehörige politische Blamage uns zu Hilfe kommt, so werden weder

Sie noch ich einen gleich günstigen Zeitpunkt für das endliche Befunden unserer Marinezustände erleben. Von einem freien und unbeteiligten Standpunkt werde ich diese Entwicklung mit philosophischem Interesse verfolgen."

Wenn Admiral Hollmann den Optimismus des Herrn von Kardorff in bezug auf die Bewilligungsfreudigkeit des Reichstages geteilt hatte, so sollte er bald sehr enttäuscht werden. Bereits am 20. November 1896 schrieb ihm der Zentrumsführer und langjährige Marinereferent Dr. Lieber, der bekanntlich später großen Anteil am Zustandekommen der Flottengesetze gehabt hat: „Weil ich aufrichtiger, warmer Freund der Flotte bin, kann niemand mehr als ich den diesmaligen Voranschlag bedauern. Er ist einfach unmöglich durchzubringen. Ich bin wie vor den Kopf geschlagen: all unsere Widersacher haben Oberwasser. So muß man's machen, wenn man alle aufkeimenden Sympathien zerstören und selbst das Unverfänglichste gefährden will."

Der Verlauf der Verhandlungen übertraf alle Befürchtungen. Es half nichts, daß der Kaiser am 11. Februar an sämtliche Reichstagsmitglieder vier eigenhändige Darstellungen über die Stärkeverhältnisse der Flotten gehen ließ, wie er sie seit Jahren unermüdlich entwarf und überallhin verteilte. Als man in der Budgetkommission den Marineetat als den Anfang uferloser Flottenpläne bezeichnete, legte Admiral Hollmann eine Denkschrift vor: „Der Schiffsbestand der Kaiserlichen Marine nach dem Flottengründungsplan von 1873 und seine Erhaltung“, in dem gegenüber dem 1873 vorgesehenen Bestande das Fehlen von 5 Schlachtschiffen, 2 Monitoren, 10 Kreuzern usw. nachgewiesen wurde. Der Geldbedarf für die Schiffbauten bis 1901 berechnete sich auf 240 Millionen Mark. Als die Denkschrift sehr unfreundlich aufgenommen wurde, erklärte Hohenlohe, die „Niederschrift“ sei weder eine Regierungsvorlage noch eine offizielle Denkschrift, sondern ein Schriftstück lediglich informatorischen Charakters, bezeichnete es aber andererseits als unabweisliche Aufgabe des Reiches, nach Maßgabe der tatsächlichen Angaben dieser Aufstellung eine genügende Flotte zu schaffen.

Das Ergebnis der Kommissionsberatungen vom 13. März 1897 ist so kennzeichnend, daß es ausführlicher mitgeteilt zu werden verdient. Unverändert bewilligt wurden die weiteren Bauraten für das Panzerschiff von 1894, die 3 Kreuzer II. Klasse von 1895 und den Kreuzer IV. Klasse von 1896. Bekürzt um je 1 Million Mark wurden die Bauraten für den Panzerkreuzer von 1895, das Panzerschiff von 1896 und die 2 Kreuzer II. Klasse von 1896. Für Umbauten wurden 4 Millionen

bewilligt. Von den für Neubauten vorgesehenen 7637000 Mark wurden 5173000 Mark gestrichen. Bewilligt wurde lediglich 1 Million als 1. Rate für einen Ersatzbau eines Einschraubenpanzers und 1,5 Millionen für 2 Kanonenboote. Die Gelder für die geforderten 2 Kreuzer II. Klasse, 1 Kreuzer IV. Klasse und die Torpedoboote wurden sämtlich gestrichen. Insgesamt wurden 12037000 Mark abgesetzt.

Zur Beurteilung der bescheidenen Marineforderungen mag die Angabe dienen, daß ein in der französischen Kammer einstimmig angenommener Bauplan für Neubauten in den Jahren 1895 bis 1904 867 Millionen Mark vorsah, d. h. jährlich 86,7 Millionen Mark; der russische Marineetat für 1896 wies 97,7 Millionen Mark für Neubauten aus. Von 1887 bis 1896 hatte Frankreich 12, Rußland 8, Deutschland nur 5 große Panzerschiffe gebaut, das Verhältnis der Panzerkreuzer belief sich auf 6 : 4 : 1. England hatte seit der Naval Defence Act von 1889 bis zum Jahre 1896 24 Linienische, 37 geschützte Kreuzer I. und II. Klasse und 40 geschützte Kreuzer III. Klasse auf Stapel gelegt, Deutschland in den entsprechenden Schiffsklassen 6, 6 und 5 Schiffe.

Schlimmer noch als die einzelnen Abstriche, weil von der größten grundsätzlichen Bedeutung, war die Tatsache, daß man in der Kommission die zwar nicht gesetzliche, aber doch zum mindesten gewohnheitsrechtliche Grundlage der Marine bestritten hatte, die bisher in dem Soll-Bestand des Flotten-Gründungsplanes gesehen wurde. Dies hatte z. B. Dr. Lieber bei Gelegenheit der Beratung über das im Etat 1894/95 angeforderte Linienschiff „Ersatz Preußen“ am 9. März 1894 rundweg anerkannt. Er sagte damals:

„Der Panzer ‚Preußen‘ ist einer der ältesten jener 14 Hochseepanzer, welche, dem Flottengründungsplan von 1873 entsprechend, vom Reichstage jederzeit als diejenige Zahl von großen Panzern anerkannt worden sind, die auch nur für die beschränkten Zwecke der Verteidigung der vaterländischen Küsten durchaus notwendig ist. Es ist auch nicht nur im Flottengründungsplan von 1873 und seitdem immer von der Reichsmarinerverwaltung der Standpunkt vertreten worden, daß abgehende von diesen 14 Panzern durch neue ersetzt werden müßten, sondern es hat dieser Grundsatz auch jederzeit im Reichstag Anerkennung gefunden. Ich rede im Augenblick nicht davon, ob eine derartige Ersatzforderung im Augenblick bewilligt werden soll; ich stelle aber fest: Der Grundsatz, daß die Zahl von 14 Hochseepanzern erhalten werden soll, ist auch vom Reichstage anerkannt worden.“

Nummehr ließ sich derselbe Dr. Lieber in der Verstimung über die

Hollmannsche Denkschrift zu der ganz allgemeinen Behauptung hinreißen, kein Gründungsplan, keine Denkschrift als solche sei jemals vom Reichstage angenommen, geschweige denn in den finanziellen Wirkungen bewilligt worden. Mit ihm glaubte die Mehrheit der Budgetkommission den Soll-Bestand von 1873 nicht als maßgebend anerkennen zu können.

Man tat sich auf diese Festigkeit etwas zugute, denn die Stimmung war schwül genug gewesen. Der Nationalliberale Dr. Hammacher hatte schon am 9. März Dr. Lieber mitgeteilt, „die Nichtbewilligung von zwei Kreuzern würde nach absolut zuverlässigen Nachrichten die sofortige Entlassung von Hohenlohe und Marschall, die Auflösung des Reichstages und die Abänderung der Verfassung, also einen Staatsstreich, zur Folge haben“. Aber man ließ sich im Zentrum, der maßgebenden Partei, nicht einschüchtern, zumal da Freiherr v. Marschall, den Dr. Lieber noch an demselben Abend aufsuchte, das Ganze als unbegründetes Gerede bezeichnete. „Allgemein neigte man“, wie Freiherr v. Hertling am 10. März schrieb, „jetzt zu der Meinung, daß es sich um einen bloßen Schreckschuß (des flottenfreundlichen Dr. Hammacher) gehandelt habe, und daß Lieber auch darin auf Windthorst hinauskomme, daß er sich leicht Flöhe ins Ohr setzen lasse.“

Und doch hatte Dr. Hammacher die Stimmung des Kaisers richtig wiedergegeben, wenn auch von den Worten bis zur Tat gerade bei Wilhelm II. ein weiter Weg war.

Am 16. März hat der Kaiser von dem Reichskanzler die sofortige Entlassung der Staatssekretäre Marschall und Boetticher verlangt, weil sie angeblich mit dem Zentrum unter einer Decke steckten; Hohenlohe weigerte sich natürlich, stellte mündlich die Kabinettsfrage und wurde einen Tag lang höchst ungnädig behandelt.

Als der Kaiser an demselben Abend den Generalobersten v. Waldersee sah, ging er sogleich auf ihn zu und begann lebhaft: „Was sagen Sie zur Ablehnung der Schiffe in der Reichstagskommission?“ Es entspann sich nun ein Gespräch, aus dem hervorging, daß der Kaiser außerordentlich erbittert war. Er erzählte, daß sowohl Hollmann als der Kanzler den Abschied eingereicht hätten; den von Hollmann würde er bewilligen, mit Hohenlohe wolle er es sich noch überlegen.

Die Ausichten der Marine verschlechterten sich noch, als ihr am 18. in einem Abgeordneten ein ebenso wohlmeinender wie ungeschickter Helfer erstand, der angebliche Äußerungen des Kaisers im Reichstag verbreitete. Herr von Stumm wußte zu erzählen, der Kaiser habe ihm gesagt, daß es, falls das Plenum die in der Budgetkommission vorgenommenen Abstriche an den Marineforderungen bestätige, einen Kladderadatsch geben würde,

wie er noch nie dagewesen sei. Die Minister hätten in diesem Falle die Kosten zu tragen, Hohenlohe, Marschall, Posadowsky und Hollmann würden allesamt zum Teufel gejagt werden.

In der Tat wurden die Beschlüsse der Budgetkommission am 20. März vom Plenum angenommen, das Panzerschiff mit 245 gegen 91 Stimmen bewilligt, die Kreuzer mit 204 gegen 143 Stimmen abgelehnt, wobei außer den Sozialdemokraten, beiden Volksparteien, den Polen, Welfen und Elßässern auch das Zentrum dagegen stimmte. Am 28. März wurde der später vielfach bereute Beschluß in dritter Lesung bestätigt.

Der Kaiser hat in diesen Tagen tatsächlich den Gedanken einer Reichstagsauflösung mit Änderung des Wahlrechts, kurz, eines Staatsstreichs, zu dem er von der militärischen Umgebung gedrängt wurde, mit dem Fürsten Hohenlohe und dem Großherzog von Baden besprochen, jedoch nur in dem Sinn einer „akademischen Erörterung“, wie er bald darauf dem Grafen Philipp Eulenburg sagte. Immerhin wurde die Öffentlichkeit von entsprechenden Gerüchten beunruhigt. Doch fand der Kaiser sehr bald einen anderen Ausweg.

Professor Hans Delbrück hatte am 28. März 1897 für die „Preußischen Jahrbücher“ geschrieben: „Die Regierung hatte vollkommen recht, wenn sie erklärte, daß ihre diesjährigen Forderungen für die Flotte das Minimum des Notwendigen darstellten. Soll sie sich nun darein finden, daß der Reichstag gleichmütig ein Drittel dieses Minimums abstreicht?“ Der Kaiser habe den Sitz des Übels erkannt und setze die ganze Kraft seiner Persönlichkeit für die Besserung ein. Dabei sei die zu überwindende Opposition gar nicht so groß, es handle sich nur um parlamentarisch-taktische Geschicklichkeit, an der es, nach der Leistung des Herrn von Stumm zu urteilen, noch sehr fehle. „Auch die Handlanger müssen ihr Geschäft verstehen . . . Möchte der Baumeister bald einen geschickteren Gehilfen finden.“

Eben darin suchte auch der Kaiser, vielleicht wieder unter dem Einfluß Sendens, den Ausweg aus der verfahrenen Lage. Der Reichstag hatte mit der Ablehnung der Kreuzer den Bogen überspannt, der Kaiser war entschlossen, nunmehr grundsätzlich mit dem bisherigen System der Marine-etatsforderungen zu brechen. Am 31. März wurde Kontreadmiral Tirpitz mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Staatssekretärs des Reichsmarineamts beauftragt und telegraphisch aus Ostasien zurückberufen. Der Reichstag selbst hatte damit seinen Meister in den Sattel gehoben. Admiral Hollmann wurde beurlaubt, Admiral Büchsel mit der stellvertretenden Wahrnehmung der Geschäfte betraut. Die Zeit bis zur Ankunft des

neuen Staatssekretärs sollte nicht ungenutzt vorübergehen, eine Kabinetsordre vom 9. April gab neue Direktiven, in denen es wiederum hieß, die Flotte solle halb so stark geplant werden wie die vereinigten französisch-russischen Nordflotten. Die „Z.-Kommission“ nahm ihre Tätigkeit wieder auf, das Oberkommando wurde zur Stellungnahme aufgefordert.

Admiral v. Knorr reichte am 10. Mai 1897 ein Gutachten ein, das ganz aus der Linie der sonst in diesen Jahren aufgestellten Retablierungspläne herausfiel. Er forderte darin zwei volle Linien Schiffsgeschwader über das Doppelgeschwader hinaus, von dem bis dahin allein die Rede gewesen war. In der Kreuzerfrage war der mühsam erarbeitete und jahrelang vertretene Standpunkt des Oberkommando, wenn auch in etwas gewundenen Gedankengängen und verschleieter Form, so doch unverkennbar verlassen zugunsten der vom Kaiser verfolgten Kreuzertypen II. und IV. Klasse. Admiral Knorr scheint bei der Abfassung der Denkschrift unter dem Einfluß des Kapitäns zur See v. Holzendorff, eines allzu beweglichen und phantasiereichen Geistes, gestanden zu haben. Der Bericht forderte für die Schlachtflotte 28 Linien Schiffe, 12 ältere Panzerschiffe, 7 Panzerkreuzer, 21 geschützte Kreuzer, 18 Divisionsboote und 112 Torpedoboote, für die Auslandsflotte 2 Panzerkreuzer, 12 geschützte Kreuzer und 9 Stationäre.

Wiederum entschied der Kaiser im Sinne des Reichsmarineamts. Am 19. Mai 1897 bestimmte er in Wiesbaden als Grundlinien für den Retablierungsplan:

1. Der Bestand der Flotte, Indiensthaltung und Personalbedarf soll gesetzmäßig festgelegt werden.
2. Die Flotte soll auf folgenden Bestand gebracht werden:
 - 25 Linien Schiffe, darunter die Schiffe der „Sachsen“-Klasse und der „Siegfried“-Klasse, bis sie 25 Jahre alt sind;
 - 8 Kreuzer I. Klasse (Panzerkreuzer);
 - 30 Kreuzer II. Klasse;
 - 16 Kreuzer IV. Klasse;
 - 5 Kanonenboote;
 - 14 Torpedodivisionsboote;
 - 96 Torpedoboote.
3. Das Gesetz soll angeben, nach welchem Zeitraum die Schiffe der einzelnen Klassen ersetzt sein müssen.
4. Die unter 2 festgesetzte Schiffszahl soll erreicht sein bis spätestens 1. April 1910.

In diesem Entwurf standen nur 12 moderne Linienfahrer und 8 Panzerkreuzer einer unverhältnismäßig großen Anzahl (46) von nur mit Panzerdeck geschützten Kreuzern gegenüber, die jahrelang umstrittene Typenfrage war wiederum gegen die Auffassung des Oberkommandos entschieden. Als Staatssekretär Tirpitz Anfang Juni 1897 in Deutschland eintraf, mußte er zunächst gegen diesen ihm fertig vorgelegten Plan ankämpfen. Im Immediatvortrag vom 15. Juni führte er aus:

Die wesentliche Grundlage des Flottenplanes müsse „Stärkung unserer politischen Macht und Bedeutung gegen England“ sein: Da ein wirkungsvoller Kreuzerkrieg und transozeanischer Krieg gegen England wegen Mangels an auswärtiger Basis und wegen der geographischen Lage Deutschlands völlig ausgeschlossen sei und die englische Admiralität dies selbstverständlich wisse, so komme es, auch politisch betrachtet, auf den Schlachtkörper zwischen Helgoland und der Themse an. Für diesen Schlachtkörper würden nach dem Entwurf keine zwei vollen Geschwader vorhanden sein, dagegen 30 ungeschützte größere Kreuzer, die für die eigentliche Entscheidung unwesentlich seien. Auch gegen Frankreich trete der Kreuzer- und Kolonialkrieg zurück, weil die Handelsflotte gering und die Kolonien stark verteidigt seien. Ähnlich stehe es mit Rußland.

Nur lediglich vom politisch-militärischen Standpunkte komme er daher zu folgenden Zahlen:

- 21 Linienfahrer (davon 4 als Materialreserve);
- 8 Küstenpanzer;
- 16 große Kreuzer von etwa 8000 t;
- 30 kleine Kreuzer von etwa 3000 t.

Ganz gegen die Erwartung von Admiral Tirpitz stimmte der Kaiser diesen Richtlinien sofort zu und gab damit jahrelang vertretene Lieblingsgedanken preis. Mit dem Leitsatz der Machtbildung gegen England, den Tirpitz nach den Eindrücken der Ostasienreise sehr viel stärker betonte als früher, bekannte er sich „absolut einverstanden“. Er lebte sich ganz in diese Gedankengänge ein, im Hohlspiegel der kaiserlichen Phantasie erschienen sie bald erheblich vergrößert und verzerrt. Bezeichnend ist eine Randbemerkung vom 31. Juli 1897:

„Nach der Anerkennung der Überlegenheit der deutschen Industrie wird deren Vernichtung in Bälde von Albion angestrebt und unzweifelhaft erreicht werden, wenn nicht energisch und rasch ein starker Flottenbau bei uns dem Unheil vorbeugt . . . ceterum censeo naves esse aedificandas.“

Jedenfalls war der Kaiser nunmehr entschlossen, an dem Mann seiner Wahl auf Biegen oder Brechen festzuhalten, und der Admiral seinerseits erklärte von vornherein, daß er mit der von ihm ausgearbeiteten Vorlage stehe und falle.

Die Grundlage für das erste Flottengesetz war somit geschaffen, der Mann ging ans Werk, der die Marine von der seit den achtziger Jahren bestehenden chronischen Bewilligungsnot befreien sollte und gleichzeitig dem Ziel einer Schlachtflotte Alleingeltung verschaffte.

Mit überlegener Klugheit und wohlermogenem Maßhalten ging er daran, die nach allem Vorgegangenen sehr schwere Aufgabe zu lösen. Von dem am 15. Juni vorgesehenen Soll-Bestande wurden noch 2 Linien-schiffe und 4 große Kreuzer abgestrichen, auch der Ersatz der Küstenpanzer durch Linien-schiffe noch nicht zur Diskussion gestellt, geschweige denn, daß von den zwei Doppelgeschwadern des Oberkommandos die Rede gewesen wäre. In einem Septennat sollte die Flottenretablierung beendet sein, und Admiral Tirpitz war, so wenig er auf die *clausula rebus sic stantibus* grundsätzlich Verzicht leisten konnte, ehrlich entschlossen, an dem gesetzlichen Bauplan festzuhalten und erst nach Ablauf des Septennats gewisse „Ausfeilungen und Ergänzungen“ vorzunehmen, wie den Ersatz der Küstenpanzer durch Linien-schiffe, eine Vermehrung der Materialreserve und der großen Kreuzer. Bis zum 1. April 1905 wollte er lediglich 11 Linien-schiffe, 5 große und 17 kleine Kreuzer auf Stapel legen. Nur über diese Etappe einer „Ausfallflotte“ glaubte er auf das nie aus den Augen gelassene Endziel, eine „Schlachtflotte, die eine Weltmacht-politik ermöglicht“, mit Bedacht hinarbeiten zu sollen. Ein Brief vom 8. August 1897 an den Reichsschatzsekretär Freiherrn von Thielmann beleuchtet das Ziel und die Methode:

„Während des Interregnums im Marineamt war ein Projekt ausgearbeitet für die Entwicklung der Marine, welches ich für meine Person nicht hätte übernehmen können. Seine Majestät hat mir starke Reduktionen zugebilligt. Bei der Durcharbeitung in Ems fand ich, daß die Kostenberechnung, die vor meiner Geschäftsübernahme stattgefunden hatte, auf falscher Grundlage beruhte. Um deshalb auf gangbare Summen zu gelangen, habe ich die ganze Vorlage noch weiter herabgedrückt. Ich zweifle nicht, auch hierzu noch die Einwilligung Seiner Majestät zu erlangen. Der ursprüngliche Plan hätte zu einem Endordinarium von 150 Millionen geführt, nach erfolgter erster Reduktion durch mich führt er zu einem solchen von zirka 115 Millionen, die jetzt fertiggestellte Vorlage zu einem Endordinarium von 87 Millionen. Infolge dieser Reduktion

ist es mir auch gelungen, die Reorganisation der Marine bereits im Jahre 1905 zu vollenden. Die Vorlage wird Ihnen amtlich in den nächsten Tagen zugehen. Ich bin mit derselben sachlich an die unterste Grenze gelangt, an welche ich gehen kann, ausgehend von der Überzeugung, daß wir mit Rücksicht auf die gesamte Weltentwicklung unbedingt einen gewissen Machtfaktor, der über unsere Landgrenzen reicht, anschaffen müssen, wenn wir nicht wirtschaftlich und politisch im kommenden Jahrhundert einen schweren Niedergang erleiden wollen. Flottenmacht zu improvisieren nach Bedarf, ist unmöglich. Die Flottenmacht, die ich vorschlage bis 1905 zu beschaffen, ist fern davon, mit der französischen, geschweige denn mit der englischen konkurrieren zu wollen. Nur gänzliche Unkenntnis oder direkte Unwahrheit kann eine solche Absicht aus der Vorlage herauslesen wollen. Andererseits hört von 1905 ab Deutschland auf, in bezug auf Seemacht *quantité négligeable* zu sein, wie es jetzt der Fall ist. Ein Verständnis für jede Verstärkung der Flotte ist m. E. nicht erreichbar ohne Vorlage der Endabsicht, denn nur diese läßt die Grenzen und die Bedeutung der Flotte als Machtfaktor Deutschlands erkennen. Wenn nur Ersatzbauten gefordert werden, damit die Marinefrage bei den nächsten Wahlen keine Rolle spielt, so glaubt uns das kein Mensch. Die Marinefrage würde trotzdem eine Rolle spielen, dann aber eine solche mit dem Schlagwort „uferlos“. Die Marinefrage ist so ins Rollen gekommen, man hat so viel törichtes Zeug darüber geschrieben, der Wunsch und die Erwartung nach Klarstellung dessen, was wir eigentlich wollen, ist so allgemein gerade bei dem vaterländisch gesinnten Teil unserer Nation, daß meiner Ansicht nach ein Zurückhalten nicht mehr angängig ist. Die jetzige Vorlage ist keine Eintagsarbeit, sondern beruht auf der geistigen Arbeit der ganzen Marine in den letzten 10 Jahren. Ja, ihr Ursprung geht in gewissem Sinne auf den General Caprivi zurück. Es gibt natürlich Elemente in der Marine, die noch weiter zu gehen wünschen als die Vorlage —, es wäre ja traurig, wenn nicht z. B. jeder Leutnant die Welt erobern wollte — aber abgesehen hiervon entspricht die bis zum Jahre 1905 geplante Flotte sachlich der Ansicht der gesamten Marine mit seltener Einigkeit. Eine solche Flotte wird als Minimum angesehen, wenn sie rentieren soll. Die jetzige Flotte ist nach unserer Ansicht — etwas paradox ausgedrückt — ein gewaltiger Luxus, den sich Deutschland erlaubt, von den paar Auslandsschiffen als schöne Dekoration für die Konsulate vielleicht abgesehen . . .“

Während Eulenburg dem Kaiser riet, bei der Agitation für die Flotte nicht persönlich hervorzutreten, „weil man in der kommenden Marine-

vorlage mehr die Befriedigung eines Sportes Seiner Majestät als ein deutsches Bedürfnis sieht“, war der Reichskanzler Fürst Hohenlohe nunmehr völlig dafür gewonnen. „Für die Marinevorlage trete ich ein. Ich werde es in vorsichtiger Weise tun, aber ich bin für eine Schlachtflotte. Es geht wirklich nicht ohne eine solche . . .“, schrieb er am 31. Oktober an den Freiherrn von Bölderndorff, und als dieser sich in seiner Antwort als Gegner der Vorlage bekannte, sandte ihm Hohenlohe am 7. November 1897 eine förmliche Verteidigung des Flottenbaus, die wir uns zu eigen machen und in die unsere Darstellung ausklingen möge:

„Was die Marine anbetrifft, so sind doch sehr viele Menschen der Meinung, daß die Forderungen des neuen Chefs der Marine nicht unerschwinglich sind. Was mich aber bestimmt, dafür einzutreten, ist folgendes. Man sagt immer, die Marine sei eine Laune des Kaisers. Und doch ist nicht zu leugnen, daß das deutsche Volk die Schuld trägt oder, wenn Sie wollen, das Verdienst hat, daß wir eine Marine haben. Zur Zeit des Bundestags hatten wir ein harmloses, friedliches Dasein. Wir hatten keine politischen (auswärtigen) Sorgen, wenig Steuern und sahen zu, wie Österreich und Preußen sich im Bundestag bekämpften, wo dann die Mittelstaaten und Kleinstaaten sich bald auf die eine, bald auf die andere Seite schlugen. Das genügte aber dem deutschen Volke nicht. Es wollte einheitlich gestaltet werden und eine Rolle in der Welt spielen. Burschenschaft, Nationalverein usw. sorgten dafür, diese Gedanken allgemein werden zu lassen. Die Bewegung von 1848 war das erste Resultat, dann kam die Reaktion der fünfziger Jahre, ohne daß das deutsche Volk seine Aspirationen aufgab. Dann kam 1870, und die Einheit wurde mit Blut und Eisen geschaffen, und das Reich erstand unter dem Jubel des deutschen Volkes. Nun ergab sich aber bald, daß man kein Geld hatte, um das Reich auf den Beinen zu halten.

Das Tabaksmonopol wurde zurückgewiesen usw. Um nun Geld für das Reich zu bekommen, änderte Bismarck seine Zollpolitik und gab den gemäßigten Freihandel auf. Auch hier stand das deutsche Volk auf seiner Seite. Nun bekamen wir Geld, drei- bis vierhundert Millionen, und das Reich konnte leben. Die Schutzzollpolitik erzeugte aber einen kolossalen Aufschwung der Industrie. Wir hörten auf, ein Agrarstaat zu sein, und wurden ein Industriestaat. Damit war man genötigt, auch die Politik zu ändern, und unser Augenmerk darauf zu richten, die Ausfuhr zu sichern. Der Handel nahm eine solche Entwicklung, daß von der Regierung verlangt wurde, ihn zu schützen. Das konnte nur durch eine

Flotte geschehen, nicht durch eine Küstenflotte, sondern durch eine solche, die unsere Zufuhren frei halten kann. Wir können nicht mit England in der Flottengröße rivalisieren. Wir müssen aber eine Flotte haben, die ein feindliches Geschwader, das unsere Häfen blockieren will, zurückzuweisen imstande ist. Wenn wir das nicht können, wird unser Handel und unsere Reederei vernichtet. Das ist ein Verlust von Milliarden, wogegen die fünf- bis sechshundert Millionen für die Flotte nicht in Betracht kommen . . .

. . . Daß der Kaiser durch sein impulsives Wesen beunruhigt, ist nicht zu leugnen. Etwas mehr Phlegma wäre ihm zu wünschen. Aber es ist eine Ungerechtigkeit, wenn man ihm vorwirft, daß er die Flotte aus Laune oder zu seinem Vergnügen schaffen will. Er tut nichts andres, als das ausführen, was das deutsche Volk seit hundertundfünfzig Jahren angestrebt hat.“

A n h a n g

I. T a b e l l e n

P a n z e r s c h i f f e d e r d e u t s c h e n F l o t t e v o r d e m I. F l o t t e n g e s e z

Bau- beginn		Stapel- lauf	Größe t	Typ
	Arminius (England)	1864	1 623	Niederbord-Turmschiff
	Prinz Adalbert (Frankreich)	1864	1 479	Rammschiff
1867	1. Kronprinz (England)	1867	5 568	Panzerfregatte
1867	2. Friedrich Karl (Frankreich)	1867	6 007	"
1867	3. König Wilhelm (England)	1868	9 757	"
1871	4. Preußen	1873	6 770	Zitadellturmschiff
1869	5. Großer Kurfürst	1875	"	"
1871	6. Friedrich der Große	1874	"	"
1872	7. Kaiser (England)	1874	7 500	Zitadellkasemattschiff
1872	8. Deutschland (England)	1874	"	"
1868	9. Hanfa	1871	3 160	Panzerkorvette
1874	10. Bayern	1878	7 400	Ausfallkorvette
1875	11. Sachsen	1877	"	"
1876	12. Württemberg	1878	"	"
1876	13. Baden	1880	"	"
1883	14. Oldenburg	1884	5 200	"
1887	I. Siegfried	1889	3 500	Küstenpanzerschiff
1889	II. Beowulf	1890	"	"
	III. Frithjof	1891	"	"
	1. Brandenburg	1890	10 033	Hochsee-Linienschiff
	2. Kurfürst Friedrich Wilhelm	1891	"	"
	3. Weissenburg	1891	"	"
	4. Wörth	1892	"	"
1890	IV. Hildebrand	1892	3 500	Küstenpanzerschiff
1891	V. Heimdall	1892	"	"
	VI. Hagen	1893	"	"
1892	VII. Odin	1894	"	"
	VIII. Neger	1895	"	"
1894	5. Kaiser Friedrich III.	1896	11 150	Hochsee-Linienschiff
1895	I. Fürst Bismarck	1897	10 680	Panzerkreuzer
1896	6. Kaiser Wilhelm II.	1897	"	Hochsee-Linienschiff
1897	7. Kaiser Wilhelm der Große	1899	11 150	"

Nr. 1—8 die Panzerfregatten, 9—14 die Panzerkorvetten des Flotten-
gründungsplanes, Nr. 1—9 Einschraubenschiffe mit Takelage, Nr. 4—6 und 9
die ersten auf deutschen Werften gebauten Panzerschiffe. Der „Große Kur-
fürst“ (Nr. 5) ist am 31. Mai 1878 gesunken.

Deutſcher Kriegſſchiffsbau 1889—1897

Jahr		Typ	Größe t
1889	4 Linienſchiffe	Brandenburg-Klaſſe	10060
	1 Kreuzer IV. Klaſſe	Falke	1628
	2 Küſtenpanzer	Siegfried-Klaſſe	3500
1890	1 Küſtenpanzer	"	"
	1 Kreuzer III. Klaſſe	Gefion	3770
	3 Kreuzer IV. Klaſſe	Condor, Seeadler	1628
		Cormoran	"
	1 Uoiſo	Comet	987
1891	2 Küſtenpanzer	Siegfried-Klaſſe	3500
1892	2 Küſtenpanzer	"	"
1893	1 Kreuzer IV. Klaſſe	Geier	1616
	1 Uoiſo	Hela	2036
1894	1 Linienſchiff	Kaiſer-Klaſſe	11150
1895	1 Panzerkreuzer	Fürſt Bismarck	10680
	3 Kreuzer II. Klaſſe	Hertha-Klaſſe	5660
1896	1 Linienſchiff	Kaiſer-Klaſſe	11150
	2 Kreuzer II. Klaſſe	Hertha-Klaſſe	5890
	1 Kreuzer IV. Klaſſe	Gazelle	2600
1897	1 Linienſchiff	Kaiſerklafſe	11150

Der Bau von Linienſchiffen in Frankreich,
Rußland (Oſtſee) und Deutſchland
(Jahre des Stapellaufs)

Jahr	Frankreich	Rußland	Deutſchland
1877			*1. Sachſen
1878			*2. Bayern
			*3. Württemberg
1879	1. Dévaſtation		
	2. Amiral Duperré		
1881	*3. Terrible		*4. Baden
	4. Courbet		
1883	5. Amiral Baudin		
	*6. Indomptable		
	*7. Furieux		
1884			*5. Oldenburg
1885	8. Formidable		
	*9. Requin		
	*10. Taiman		

* Größe 5000—8000 t.

Jahr	Frankreich	Rußland	Deutschland
1886	11. Hoche		
1887	12. Marceau	1. Imp. Alexandr II.	
	13. Neptune		
1889		2. Imp. Nikolai I.	
1890	14. Magenta	3. Bangut	6. Brandenburg
1891	15. Brennus	4. Nawarin	7. Kurf. Friedr. Wilhelm
			8. Weissenburg
1892	*16. Bouvines		9. Wörth
	*17. Balmy		
	*18. Jemappes		
1893	*19. Amiral Tréhouart		
	20. Jauréguiberry		
	21. Charles Martel		
1894	22. Carnot	5. Sissoi Weliki	
		6. Petropawlowsk	
		7. Poltawa	
1895	23. Masséna	8. Sewastopol	
	24. Charlemagne		
1896	25. Bouvet		10. Kaiser Friedrich III.
	26. Saint Louis		
	27. Gaulois		
1897			11. Kaiser Wilhelm II.
1898	28. Jéna	9. Pereswjät	
		10. Osljabsja	
1899	29. Suffren		12. Kaiser Wilhelm d. Gr.
	30. Henri IV		13. Kaiser Karl d. Gr.
1900		11. Pobjäda	14. Kaiser Barbarossa
	* Größe 5000—8000 t.	12. Retwisjan	15. Wittelsbach

Panzerkreuzer in Frankreich, Rußland (Ostsee) und Deutschland (Jahre des Stapellaufs)

Jahr	Frankreich	Rußland	Deutschland
1882		1. Wladimir Monomach	
1883		2. Dmitri Donskoi	
1885		3. Admiral Nachimoff	
1888		4. Pamjat Isowa	
1890	1. Dupuy de Lôme		
1892	2. Latouche-Tréville	5. Rurik	
1893	3. Amiral Charner		

Jahr	Frankreich	Rußland	Deutſchland
1894	4. Chanzy		
	5. Bruix		
1895	6. Pothuau		
1896		6. Roſſija	
1897			1. Fürſt Biſmarck
1899	7. Jeanne d'Arc	7. Bromoboi	
	8. Guendon		
1900	9. Montcalm	8. Bajan	2. Prinz Heinrich
	10. Gloire		
	11. La Marſeillaiſe		
	12. Dupleix		
1901	13. Sully		3. Prinz Adalbert
	14. Deſaix		
	15. Léon Gambetta		
	16. Dupetit-Thours		4. Friedrich Karl
1902	17. Amiral Aube		
	18. Kléber		
	19. Condé		

Der engliſche und deutſche Linienſchiffsbau
von der Naval Defence Act von 1889 bis zum
Beginn des Dreadnoughtbaus im Jahre 1905¹⁾

(Jahre der Bewilligung)

Jahr	England	Größe t	Deutſchland	Größe t
1889	1. Hood	14376	1. Brandenburg	10060
	2. Royal Sovereign	"	2. Kurf. Friedr. Wilhelm	"
	3. Empress of India	"	3. Weißenburg	"
	4. Resolution	"	4. Wörth	"
	5. Ramillies	"		
	6. Repulſe	"		
	7. Revenge	"		
	8. Royal Oak	"		
	9. Barfleur	10668		
	10. Centurion	"		
1893	11. Renown	12548		
	12. Majestic	15138		
	13. Magnificent	"		
1894	14. Victorious	"	5. Kaiſer Friedrich III.	11150

¹⁾ In den Jahren 1881—1888 liefen in England 13 Linienſchiffe vom Stapel, davon 8 über 10000 t.

Jahr	England	Größe t	Deutschland	Größe t
1894	15. Jupiter	15 138		
	16. Prince George	"		
	17. Caesar	"		
	18. Hannibal	"		
	19. Illustrious	"		
	20. Mars	"		
1896	21. Canopus	13 160	6. Kaiser Wilhelm II.	11 150
	22. Goliath	"		
	23. Ocean	"		
	24. Albion	"		
1897	25. Glory	"	7. Kaiser Wilhelm d. Gr.	"
	26. Vengeance	"		
	27. Formidable	15 240		
	28. Irresistible	"		
	29. Implacable	"		
1898	30. London	"	8. Kaiser Karl d. Gr.	"
	31. Venerable	"	9. Kaiser Barbarossa	"
	32. Bulwark	"		
	33. Duncan	14 220		
	34. Cornwallis	"		
	35. Exmouth	"		
	36. Russell	"		
1899	37. Albemarle	"	10. Wittelsbach	11 800
	38. Montagu	"	11. Wettin	"
			12. Zähringen	"
1900	39. Prince of Wales	15 240	13. Schwaben	"
	40. Queen	"	14. Mecklenburg	"
1901	41. King Edward VII.	16 610	15. Braunschweig	13 200
	42. Dominion	"	16. Elsaß	"
	43. Commonwealth	"		
1902	44. Zealandia	"	17. Preußen	"
	45. Hindustan	"	18. Hessen	"
1903	46. Britannia	"	19. Lothringen	"
	47. Hibernia	"	20. Deutschland	13 200
	48. Africa	"		
	49. Swiftsure	11 990		
	50. Triumph	12 180		
1904	51. Lord Nelson	16 770	21. Pommern	"
	52. Agamemnon	"	22. Hannover	"
1905	(Dreadnought)		23. Schlesien	"
			24. Schleswig-Holstein	"

Panzerkreuzer in England und Deutschland 1895 – 1906¹⁾ (Jahre der Bewilligung)

Jahr	England	Größe t	Deutschland	Größe t
1895			1. Fürst Bismarck	10 690
1897	1. Cressy	12 190		
	2. Aboukir	"		
	3. Hogue	"		
	4. Sutflej	"		
1898	5. Euryalus	"	2. Prinz Heinrich	8 930
	6. Bacchante	"		
	7. Drake	14 330		
	8. Good Hope	"		
	9. Leviathan	"		
	10. King Alfred	"		
1899	11. Monmouth	9 960		
	12. Kent	"		
	13. Essex	"		
1900	14. Suffolk	"	3. Prinz Adalbert	9 000
	15. Cornwall	"		
	16. Lancaster	"		
	17. Bedford	"		
	18. Donegal	"		
	19. Berwick	"		
	20. Cumberland	"		
1901	21. Antrim	11 020	4. Friedrich Karl	9 000
	22. Carnarvon	"		
	23. Devonshire	"		
	24. Roxburgh	"		
	25. Argyll	"		
	26. Hampshire	"		
1902	27. Duke of Edinburgh	13 770	5. Roon	9 500
	28. Black Prince	"		
1903	29. Warrior	"	6. Yorck	9 500
	30. Cochrane	"		
	31. Achilles	"		
	32. Natal	"		
1904	33. Minotaur	14 830	7. Bneisenau	11 600
	34. Defence	"		
	35. Shannon	"		
1905	(Invincible-Klasse)		8. Scharnhorst	11 600
1906	"		9. Blücher	15 800

¹⁾ In den Jahren 1883–87 liefen in England 9 Panzerkreuzer vom Stapel.

**Beschützte Kreuzer I. und II. Klasse
seit der Naval Defence Act
(Jahre der Bewilligung)**

Jahr	England	Größe t	Deutschland	Größe t
1889	1. Blake	9144		
	2. Blenheim	"		
	3. Edgar	7470		
	4. Hawke	"		
	5. Endymion	"		
	6. Grafton	"		
	7. Theseus	"		
	8. Royal Arthur	7820		
	9. Crescent	"		
	10. Gibraltar	"		
1893	11. Saint George	"		
	12. Powerful	14430		
1895	13. Terrible	"		
	14. Andromeda	11180		
1896	15. Diadem	"		
	16. Europa	"		
	17. Spartiate	"		
	18. Amphitrite	"		
	19. Argonaut	"		
	20. Ariadne	"		
	21. Niobe	"		
			1. Kaiserin Augusta	6056
1893	22. Eclipse	5690		
	23. Talbot	"		
	24. Minerva	"		
	25. Diana	"		
	26. Venus	"		
	27. Juno	"		
	28. Doris	"		
1894	29. Dido	"		
	30. Isis	"		
	31. Arrogant	5840	2. Victoria Luise	5660
1895	32. Furious	"	3. Hertha	"
	33. Gladiator	"	4. Frenya	"
	34. Vindictive	"		
	35. Highflyer	5690	5. Vineta	5890
1896	36. Hermes	"	6. Hansa	"
	37. Hyacinth	"		
1900	38. Challenger	5970		
	39. Encounter	"		

Geschützte Kreuzer III. Klasse seit der Naval Defence Act¹⁾

(Jahre der Bewilligung)

Jahr	England	Größe t	Deutschland	Größe t
1889	1. Pallas	2616	1. Gefion (1890)	3770
	2. Pearl	"		
	3. Philomel	"		
	4. Phoebe	"		
	5. Melpomene	3454		
	6. Apollo	"		
	7. Andromache	"		
	8. Latona	"		
	9. Melampus	"		
	10. Naiad	"		
	11. Sappho	"		
	12. Scylla	"		
	13. Terpsichore	"		
	14. Thetis	"		
	15. Tribune	"		
	16. Aeolus	3657		
	17. Brilliant	"		
	18. Indefatigable	"		
	19. Intrepid	"		
	20. Iphigenia	"		
	21. Pique	"		
	22. Rainbow	"		
	23. Retribution	"		
	24. Sirius	"		
	25. Spartan	"		
	26. Alsträa	4429		
	27. Bonaventure	"		
	28. Cambrian	"		
	29. Charybdis	"		
	30. Flora	"		
	31. Forte	"		
	32. Fox	"		
	33. Hermione	"	2. Hela (1893)	2036
1895	34. Pelorus	2169		
	35. Proserpine	"		
1896	36. Pactolus	"	3. Gazelle	2600
	37. Perseus	"		

¹⁾ Von 1883—1890 sind in England weitere 20 Kreuzer III. Klasse vom Stapel gelaufen, in Deutschland 2 („Prinzeß Wilhelm“, „Irene“).

Jahr	England	Größe t	Deutschland	Größe t
1896	38. Pegasus	2 169		
	39. Pyramus	"		
	40. Pomone	"		
1897	41. Prometheus	"		
	42. Psyche	"		
	43. Pandora	2 240		
	44. Pioneer	"		
1898			4. Niobe	2 600
			5. Nymphe	2 650
1899			6. Thetis	"
			7. Ariadne	"
1900			8. Amazone	"
			9. Medusa	"

II. Krügerdepeſche und Flottenfrage: Dokumente

Der Reichskanzler Fürſt zu Hohenlohe
an den Kaiſer

(Eigenhändig)

Berlin, den 7. Januar 1896.

Ew. Kaiſerliche und Königl.che Majestät bitte ich alleruntertänigst unter Überreichung anliegender Denkschrift (betr. die Schutztruppen und die Kolonialverwaltung), mir noch vor Zusammentritt des Reichstages gestatten zu wollen, gemeinschaftlich mit dem Direktor Kanſer Vortrag über die Organisation der Kolonien halten zu dürfen, da diese Frage demnächst am Freitag den 10. Januar in der Budgetkommission des Reichstages zur Sprache kommen wird.

Bei meinem letzten Vortrag in Potsdam hatten Ew. Majestät die Gnade, mir zu sagen, Allerhöchstdieselben wollten im Lauf des Winters, aber erst nachdem der ordentliche Etat der Marine vom Reichstag angenommen sei, eine Beratung über die Vergrößerung der Flotte abhalten, bei der die Staatssekretäre des Auswärtigen, der Marine und des Reichsschatzamtes sowie der Preußische Finanzminister anwesend sein sollten.

Auch geruhten Ew. Majestät demnächst im Hinblick auf die momentan vorhandene gehobene politische Stimmung es für rätlich zu erklären, wenn meinerseits dem Reichstage gleich jetzt bei Wiederaufnahme seiner Sitzungen der Plan einer notwendigen Flottenvermehrung vermittels einer Anleihe klargelegt werde.

Jetzt schon dem Reichstage gegenüber von der Absicht einer Anleiheaufnahme von einigen 100 Millionen zu sprechen, würde aber meines alleruntertänigsten Dafürhaltens die Annahme des ordentlichen Marineetats in Frage stellen und keinen Erfolg, nach früheren Erfahrungen, erwarten lassen, da vom Reichstag eine durch die politische Situation hervorgerufene enthusiastische Aufnahme einer solchen Forderung nicht erwartet werden kann.

Positive Vorschläge bezüglich einer Anleihe würden auch wohl kaum gemacht werden können, ehe nicht das Reichsmarineamt einen Plan für die Anschaffung der Schiffe ausgearbeitet hat, was noch einige Monate in Anspruch nehmen soll.

Dies würde jedoch nicht ausschließen, daß die Notwendigkeit einer stärkeren Seemacht auch schon vor Abhaltung der von Ew. Majestät befohlenen Konferenz dem Reichstage bei Gelegenheit der bevorstehenden Besprechung der auswärtigen Politik nahegelegt würde. Der Allerhöchsten Entscheidung Ew. Majestät in dieser Beziehung sehe ich entgegen.

C. Hohenlohe.

Niederschrift des Chefs des Marinekabinetts Kontreadmiral Freiherrn v. Senden-Bibran

den 7. Januar 1896.

Aus Ew. Durchlaucht Schreiben von heute habe ich zu meinen Bedauern ersehen, daß Sie nicht dazu raten können, jetzt schon dem Reichstage gegenüber von der Absicht einer Anleiheaufnahme von einigen 100 Millionen zu sprechen. Ich möchte voranschicken, daß hierbei zu unterscheiden ist zwischen dem Erweiterungsplan für die Marine, wie er infolge des Berichts des Oberkommandos vom Dezember vorigen Jahres in Aussicht genommen ist, und meinen durch die Angelegenheit in Transvaal hervorgerufenen Absichten, wie ich sie Ew. Durchlaucht lezhin mündlich ausgesprochen habe. Beide Pläne ergänzen sich gegenseitig, aber während ersterer — der Erweiterungsplan — langerhand ausgearbeitet werden muß, um der allgemeinen Weltstellung Deutschlands Rechnung zu tragen, soll der durch Transvaal entstandene Gedanke, getragen von den zeitigen Bedürfnissen, eine momentane Lücke auszufüllen bestimmt sein. Auf vielen Teilen der Erde ist Deutschland zur Zeit durchaus ungenügend vertreten. Im Orient haben wir kein für die Wahrung unserer Machtstellung brauchbares Schiff, in Venezuela kann die Situation es jederzeit notwendig machen, zum Schutze deutschen Eigentums die Flagge zu vertreten. In Ostasien ist unsere Kreuzerdivision zur Verfolgung besonderer Interessen an die Stelle gebunden und nun kommt Transvaal hinzu, wo sich momentan am deutlichsten gezeigt hat, daß die mehr und mehr zusammenschrumpfende Marine zu wenig Schiffe hat, um der Weltmachtstellung Deutschlands gerecht zu werden. Ein so geeigneter Zeitpunkt, dem Lande klar zu machen, daß es so mit der Marine nicht weitergehen kann, wird sich voraussichtlich nicht bald wieder bieten. Mit jedem Tage und jeder Woche, die verloren geht nach Zusammentritt des Reichstags verblaßt die gehobene Stimmung im Lande, und ist nach Monaten bei Beratung des Marineetats überall tiefer Friede wieder eingekehrt, dann läßt sich auch das bessere Element im Reichstage von der dringenden Notwendigkeit auf baldige Erweiterung der Marine nicht mehr überzeugen. Für das gegenwärtige Bedürfnis wird es eines großen Planes kaum bedürfen. Uns fehlt ein Flaggschiff des Kreuzergeschwaders, die Korvette „Arkona“ ist durchaus unzeitgemäß und bedarf des Ersatzes. Die westamerikanische Station ist unbesezt usw. Nötig würde es sein, hierfür sofort Ersatz zu schaffen, nicht durch Neubau in der Heimat, sondern durch Ankauf im Auslande, wo sich die Chancen dazu vielleicht bieten würden. Daneben wären in der Heimat Kreuzerschiffe aufzulegen, welche der Zahl nach abhängig zu machen wären von dem, was unsere heimischen Werften zu leisten imstande sind. Das Ganze, was an Kreuzern bewilligt wird, müßte in Unrechnung kommen auf das in Ausarbeitung befindliche Schiffsbauprogramm, das erst im nächsten Jahre zur Vorlage kommen kann, aber auf das schon jetzt hinzuweisen unabweisbar sein möchte.

Der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe an den Kaiſer

(Eigenhändig)

Berlin, den 14. Januar 1896.

Ew. Kaiſerliche und Königl.che Majestät haben die Gnade gehabt, ſich damit einverſtanden zu erklären, daß ich mir über die Stimmung des Reichstags gegenüber einer Geſetzesvorlage über die Annahme einer Anleihe zu Marinezwecken Gewißheit verſchaffe. Ich habe demgemäß geſtern mehreren Führern der großen Fraktionen des Reichstags die Frage vorgelegt, ob ſie glaubten, daß ihre Kollegen bereit ſein würden, in patriotiſchem Aufſchwung und in Erinnerung an die vor 25 Jahren erfolgte Begründung des deutſchen Reiches, einer ſolchen Vorlage zuzustimmen. Ich habe zunächſt den Führer der Nationalliberalen, Oberpräſident von Bennigſen, dann einen der Führer des Zentrums, Dr. Fritzen, und endlich den früheren Reichstagspräſidenten, Herrn von Levetſchow, nacheinander geſprochen. Alle waren der Meinung, daß auf Annahme einer ſolchen Vorlage nicht zu rechnen ſei. Nur erklärte ſich Herr von Bennigſen bereit, einen Verſuch bei ſeinen Fraktionsgenoſſen zu machen, fügte aber hinzu, daß er des Erfolges keineswegs ſicher ſei. Jedenfalls werde, meinte er, die Vorlage, wenn ſie im Plenum nicht verworfen werden ſollte, an eine Kommiſſion verwieſen und monatelang beraten werden. Auf eine enthuſiaſtiſche Zuſtimmung oder en bloc-Annahme ſei nicht zu rechnen. Herr Fritzen erklärte beſtimmt, daß ſich ſeine Fraktion ablehnend verhalten werde, da er meinte, daß es ſeitens der Führer erheblicher Anſtrengung bedürfen werde, um die in dem dieſjähri-gen Etat eingefehten Marineforderungen durchzubringen. Er ſagte wörtlich: „Wenn wir der Anleihe zuſtimmen, ſo werden wir bei den nächſten Wahlen in der Verſenkung verſchwinden, und unſere Wähler werden Abgeordnete in den Reichstag ſchicken, die der Regierung viel unbequemer ſein würden als wir. Die Steuerlaſt bedrückt die Bevölkerung und es iſt uns unmöglich dem Lande weitere Laſten aufzulegen.“

Herr von Levetſchow ſagte, er habe in ſeiner Partei nicht eine Stimme gehört, die einer außerordentlichen Bewilligung für die Marine geneigt ſei. Die Not unter den Landwirten ſei zu groß, als daß ſie für weitere Laſten ſtimmen könnten. Vor neuen Anleihen empfänden ſeine Fraktionsgenoſſen ein Grauen, und ſie würden ſich nie dazu entſchließen, dafür zu ſtimmen. Zudem werde man im Reichstag dieſe Forderung im jehigen Augenblick als Kriegsvorbereitung gegen England auffaſſen und ſie aus dem Grunde noch entſchiedener ablehnen, da man einem iſolierten deutſch-engl.ſchen Kriegsduell aufs Äußerſte abgeneigt ſei.

Ich habe aus dieſen Äußerungen die Überzeugung gewonnen, daß im Reichstag von einem Enthuſiasmus von Vergrößerung der Flotte ſelbſt in dieſem Augenblick keine Spur vorhanden iſt. Die Geſetzesvorlage, — über eine Anleihe von 100 Millionen — die zunächſt an den Bundesrat gehen müßte, wo deren Annahme auch nicht ſicher iſt — würde die Regierung nur einer

großen Niederlage aussetzen, die in den uns wenig geneigten anderen Staaten Europas mit Schadenfreude und namentlich in England, unmittelbar nach der erfolgreichen Erledigung der Transvaalfrage, mit besonderer Genugtuung als eine persönliche Niederlage Ew. Majestät begrüßt werden würde.

Unter diesen Umständen kann ich nur dringend raten, die Hoffnung auf eine patriotische Kundgebung des Reichstags aufzugeben, und muß pflichtmäßig, wenn auch mit tiefem Bedauern Eure Majestät ehrfurchtvollst bitten, die Vorlage einer größeren Forderung für die Marine auf einen späteren Zeitpunkt vertagen zu dürfen.

C. Hohenlohe.

Erster Entwurf einer Reichstagsrede von Kontradmiraal Tirpitz (März 1896)

Die Vorlage steht in der Hauptsache auf dem Boden der Denkschrift des Generals von Stosch vom Jahre 1873. Was damals von einem einzelnen hervorragenden Manne als richtig erkannt und vertreten wurde, erscheint jetzt wieder als das Fazit der geistigen Arbeit der gesamten Marine. Nur mit dem Unterschiede, daß 25 Jahre der Erfahrung uns jetzt zur Seite stehen, und daß die Verhältnisse der technischen Entwicklung insofern eine größere Klärung erfahren haben, als die Umwälzung vom Segel- auf das Dampfschiff, vom Holz auf Eisen und Stahl sich für die Marine durchweg vollzogen hat, was damals nicht der Fall war.

Wenn die Vorlage eine nicht unerhebliche Geldausgabe für das Reich bedeutet, so liegt das zum geringsten Teil an dem, was man als eine Vergrößerung der Flotte bezeichnen kann; die Vergrößerung der Flotte, welche bis zum Jahre 1908 angestrebt wird, besteht tatsächlich nur in der Vermehrung der Panzerschiffe um 3 Schiffe. Nach der Denkschrift von 1873 sollen 14 Panzerschiffe vorhanden sein, nach der vorliegenden 17. Außerdem findet eine geringe Vermehrung der Kreuzer statt. Die hauptsächlichsten Kosten werden verursacht durch den erforderlichen Ersatzbau für obsolet gewordene Schiffe. Wir glauben es nicht mehr verantworten zu können, diese Schiffe, welche zu einer Zeit gebaut wurden, wo es noch keine Unterwasserwaffen, keine Schnellfeuerartillerie und Brisanzgranaten gab, gegen moderne Schiffe im Kriegsfalle zu stellen.

Unsere Flotte ist seit dem Anfang der achtziger Jahre in ihrer politischen und militärischen Bedeutung tatsächlich sehr erheblich gesunken, was teilweise in dem nicht genügend geförderten Ersatzbau, teilweise in der rapiden Entwicklung der Flotten Europas wie der transatlantischen Welt seinen Grund hat. Wenn wir jetzt nicht den Entschluß fassen, die Flotte auf den Stand zu bringen, welcher dem Sinne der Vorlage von 1873 entspricht, so wird unsere Flotte den Rest politischer und militärischer Bedeutung, welchen sie jetzt noch besitzt, bis zur Wende des Jahrhunderts völlig eingebüßt haben.

Bei den Zweifeln, die über die Notwendigkeit der von uns geplanten Flottenretablierung laut geworden sind, weiß ich kein anderes Mittel, als dem hohen

Hause und der Nation die militärische Lage unserer Flotte rückhaltlos für die verschiedenen möglichen Kriegslagen darzulegen.

Wie allgemein bekannt ist, haben wir in den letzten Jahren am stärksten vor der Sorge eines Krieges mit zwei Fronten gestanden. Die Verteilung des westlichen Gegners, der französischen Flotte, ist derartig, daß $\frac{2}{3}$ derselben im Mittelmeer, $\frac{1}{3}$ im Norden standen. Die russische Flotte ist in drei Teile geteilt: in Ostasien, im Schwarzen Meer und in der Ostsee. Die deutsche Flotte steht mit ihrer hauptsächlichsten Macht dazwischen. Wenn wir auch hoffen wollen, daß ein gütiges Geschick einen solchen Krieg uns ganz erspart, so werden wir doch auch in Zukunft einer solchen Möglichkeit ins Gesicht sehen müssen. Wir haben diesen Kriegsfall, welcher direkt die Existenz Deutschlands bedrohen würde, benützt, um zu einer ganz scharfen Abgrenzung der für uns erforderlichen Flottenstärke zu gelangen. Wir haben hierbei angenommen, daß wir in einem solchen Falle nicht ohne Alliierte sind, und daß die nicht im Norden stationierten Flottenteile Frankreichs und Rußlands von diesen Alliierten gebunden würden. Die Lage ist alsdann die folgende. Unsere östliche und westliche Grenze sind durch die Armeen gesperrt, unsere Südgrenze in dem Sinne, als sie durch die Mittelmeerufer befreundeter Staaten repräsentiert wird, wahrscheinlich ebenfalls. Unsere Nordgrenze ist die See, welche wir in einem solchen Falle frei halten müssen, denn in einer solchen Lage kann der Abschluß von jedweder Zufuhr von außen eine eminente Gefahr für Deutschland werden. Man darf meiner Ansicht nach in einem großen europäischen Konflikt nicht darauf seine Rechnung gründen, daß kleine neutrale Staaten, die an die See grenzen, uns ein Loch offen halten. Deutschland muß vielmehr aus eigener Kraft diese seine Nordgrenze, die See, frei halten können. Wir müssen unserer Flotte daher eine gute Chance geben, daß sie ein Sich-die-Hand-Reichen Rußlands und Frankreichs über unsere Gewässer hinweg zu verhindern imstande ist. Außer der Notwendigkeit, daß wir wenigstens unsere Seegrenze offen halten, kommt dazu, daß ein Zusammenschluß Rußlands und Frankreichs in den dänischen Gewässern eine wegen ihrer geographischen Lage äußerst gefährliche Komplikation durch das Hinzutreten von Dänemark für uns wahrscheinlich annehmen würde.

Mit der dem hohen Hause zugegangenen Vorlage beabsichtigen wir nun, bis zum Jahre 1908 unsere Flotte so wieder herzustellen, daß wir für einen solchen Kriegsfall mit zwei Fronten eine gute Wahrscheinlichkeit erlangen — soweit materielle und numerische Stärke dies bestimmt — aus unserer mittleren Lage heraus jede der beiden Nordflotten einzeln zurückwerfen zu können. Wir halten dazu für erforderlich, daß unsere Flotte 30% stärker ist als jede einzelne derselben. Denn es liegt auf der Hand, daß, wenn wir uns mit der Hauptmacht auch nach der einen Seite wenden wollen, wir die andere Seite nicht völlig leer lassen können, und daß wir so siegen müssen, daß noch genug übrigbleibt, um wenigstens den zweiten Gegner in Schach halten zu können. Wenn ich die gesamte französische Flotte, obwohl dieselbe in ihrer Stärke nicht an die englische Flotte heranreicht, als eine Flotte ersten Ranges bezeichne, so streben wir also bis zum Jahre 1908 eine Flotte an, welche 30% über den dritten Teil derselben ausmacht oder, wie man es auch

ausdrücken könnte, 30% stärker als eine Flotte dritten Ranges und noch 70% schwächer als eine solche zweiten Ranges ist. Wenn ich die Gesamtstärke der französischen Flotte im Jahre 1908 durch die Zahl 300 darstelle, streben wir eine Flotte für den gleichen Zeitabschnitt an, welche mit der Zahl 130 zu bezeichnen sein würde.

Bemäß der numerischen Stärke würde sich unsere augenblickliche Flotte heute schon in einer verzweifelten Lage befinden. Wird jetzt nicht in dem Umfang eingegriffen, wie die Vorlage vorsieht, so wird unsere Flotte in wenigen Jahren eine militärische Bedeutung in dem oben angedeuteten Kriegsfall nicht mehr besitzen und das Geld und die wertvolle nationale Arbeit, welche unsere Nation in den letzten 25 Jahren in die Flotte hineingesteckt hat, würde unrichtig angelegt sein. Den zahlenmäßigen Beweis für meine Darlegung bin ich bereit, in der Kommission zu führen.

Sie sehen, welche direkte Einwirkung die Beherrschung unserer Gewässer auch für die Kriegsführung der Armee haben kann. Aber noch anderes tritt in demselben Sinne hinzu. Wir stehen wie vor hundert Jahren auch heute unter dem Eindrucke außerordentlichen Kriegsruhms. Wir haben alle erlebt, mit welcher Schnelligkeit unsere ersten entscheidenden Siege rückwirkend die direkte Bedrohung unserer Nordgrenze aufhoben, auf welche sich im übrigen die französische Marine nach dem Ausspruche ihrer eigenen Admirale nicht im geringsten vorbereitet hatte. Was diese Vorbereitung unserer möglichen Gegner anbetrifft, so ist die jetzige Lage sicher eine andere. So sehr wir hoffen und glauben können, daß unsere ausgezeichnete Armee gleichen Ruhm in einem solchen Kampfe erlangen wird, es wäre eine Vermessenheit, auf gleich große und gleich schnelle „Erfolge“ unsere Rechnung allein ansetzen zu wollen. Militärische Qualität unserer Gegner und numerische Stärke derselben sind gegen die Zeit vor 25 Jahren wesentlich zu unseren Ungunsten verschoben worden. Wir wissen auch keineswegs mit Sicherheit, daß die Entwicklung der modernen Waffen schnelle Kriegsentscheidungen herbeiführt, oder ob nicht zum Teil das gerade Gegenteil der Fall ist. Wir werden die Möglichkeit immer in Rechnung ziehen müssen, daß die Armeen sich längere Zeit paralysieren, oder daß es der gesamten deutschen Armee sogar nur mit Mühe gelingt, zeitweiligen Fortschritt der Gegner aufzuhalten. In solcher allgemeinen Kriegslage sind große Landungen im Rücken unserer Armee meiner Ansicht nach durch die Entwicklung der Eisenbahn keineswegs mehr ausgeschlossen als in früheren Zeiten, denn die Entwicklung der Dampfschiffahrt hat der seebeherrschenden Nation ein nahezu gleichwertiges Kommunikationsmittel in die Hand gegeben. Die direkt militärische Bedeutung einer in gleicher Höhe wie die Armee stehenden oder darüber hinausragenden Flotte ist dieselbe, wie sie früher gewesen ist. Da Eisenbahnen aber vielfach zerstört werden können, ist die Bedeutung der beherrschten See, welche die ungehinderte und heutzutage in größtem Maßstabe über See mögliche Zufuhr an Personal- und Materialnachschub für eine vorrückende Armee besitzt, noch ungleich größer, als sie in früheren Zeiten gewesen ist. Daß diese Auffassung auch von anderer Seite geteilt wird, und daß mit solchen Möglichkeiten gerechnet wird, beweist die sorgfame Untersuchung der Tiefen- und Hafenverhältnisse, denen unsere

Küstenorte von Memel bis zur Ems durch fremde Seeoffiziere unlängst unterzogen worden sind. Selbstverständlich wird in einem solchen Kriege mit zwei Fronten die Hauptentscheidung unserer Armee zufallen. Die Marine entzieht ihr nennenswerte Zahlen nicht. Ich hoffe aber, durch meine Darlegungen der bei uns zeitweise hervortretenden Legende, daß die deutsche Flotte bei einem solchen Kriege nicht sehr erheblich auch bei der Entscheidung desselben beteiligt sein kann, den Boden entzogen zu haben. Dies ist ein weiterer schwerwiegender Grund, die Seeherrschaft in unseren Gewässern aufrechterhalten zu können. Als letzten Grund führe ich die Notwendigkeit an, unsere Küsten und offenen Küstenstädte vor Verwüstung zu schützen, was in ausreichender Weise nur durch unsere Flotte möglich ist.

Nimmt man den Fall eines Krieges mit Frankreich allein, so würde, wenn wir jetzt nicht eingreifen, unsere Flotte in etwa vier Jahren ebenfalls keine militärische Bedeutung mehr besitzen, während wir uns einer anders vorbereiteten Marine gegenüber befinden als im Jahre 1870. Unsere Nordgrenze, die See, würde innerhalb von 14 Tagen der Wahrscheinlichkeit nach von der französischen Marine beherrscht sein. Es würden ähnliche politische Komplikationen und militärische Gefahren uns bedrohen, wie oben angedeutet, nur mit dem, wie ich anerkenne, erheblichen Unterschiede, daß unsere gesamte Armee nach Westen verwendet werden könnte. Jeder Schutz unserer transatlantischen Interessen würde aufgehört haben. Daß die Freiheit wenigstens für den Unterliegenden auch in solchem Zweikampf eine erhebliche Rolle spielt, dürfte am besten durch die Tatsache beleuchtet werden, daß die Fortsetzung des Krieges von 1870 nach der Schlacht von Sedan nur durch die Beherrschung der See durch die Franzosen möglich geworden ist. Wenn wir eine Flotte besitzen, wie sie gemäß der Vorlage geplant ist, so ist klar, daß unsere Gegner mindestens die Hälfte ihrer Mittelmeerflotte nach Norden ziehen müßten, um überhaupt offensiv gegen die deutschen Gewässer vorgehen zu können. Die politischen Verhältnisse müssen außerordentlich ungünstig für uns liegen, wenn die Franzosen sich entschließen wollten, von vornherein die gesamte Mittelmeerflotte nach Norden zu ziehen und das Mittelmeer ganz zu entblößen. Wir hätten mit unserer Flotte also eine gewisse Chance bei den in Betracht kommenden Distanzverhältnissen, der Vereinigung der französischen Flotte überhaupt entgegenzutreten. Sollten wir, was ich wegen des damit für uns verbundenen großen Risikos für wahrscheinlich halte, einen solchen Versuch aber nicht machen, so würde unsere Flotte erstens die Ostsee und was damit zusammenhängt, überhaupt frei halten, solange sie nicht gänzlich geschlagen ist. Die französische Flotte würde uns in den rauen Gewässern der Nordsee ohne einen Stützpunkt gegenüberstehen. Denn einen Stützpunkt an unserer Nordsee wird sich die französische Flotte erst schaffen können, wenn unsere Flotte ganz geschlagen ist. Wir können uns Zeit und Ort des entscheidenden Kampfes wählen und würden in dieser Defensive eine gute Chance haben, die französische Flotte wenn nicht zu schlagen, so doch ihre Offensivfähigkeit so zu schädigen, daß sie die Nordsee räumen muß. Es folgt weiter aus dieser ganzen Situation, daß die französische Marineleitung richtig handeln würde, und das muß man vom Gegner voraussetzen, wenn sie die verfügbar

zu machenden Flottenteile auf den Kampf mit unserer Nordseeflotte konzentriert, daß sie, mit anderen Worten, ihre Kraft nicht für transatlantische Nebenzwecke zunächst verzettelt, solange unsere Nordseeflotte nicht definitiv geschlagen ist. Hierin liegt der vornehmlichste Schutz, den wir bei einem Kriege mit Frankreich unseren transatlantischen Interessen gewähren können. Ein weiterer, wenn auch minder einflußreicher Schutz beruht darin, daß unsere bei Ausbruch des Krieges in transatlantischen Gewässern befindlichen Seestreitkräfte zwar nicht so stark sein werden wie diejenigen Frankreichs, aber doch beachtenswert genug, daß die französische Marineleitung alle ihre transatlantisch befindlichen Streitkräfte zunächst brauchen wird, um die unsrigen daselbst niederzuringen. Die großen Räume, welche für diese Streitkräfte in Frage kommen, werden eben auch der kleineren Streitkraft hier eine Chance gewähren, die unter den heutigen Kräfteverhältnissen völlig fehlen würde.

Bei dem Einzelkriegsfall mit Rußland ist ja schon von verschiedenen Seiten und im besonderen auch vom Fürsten Bismarck das unbedingte Verlangen ausgesprochen worden, daß unsere Flotte demselben stets gewachsen sein müsse. Nach der sorgfamen Erwägung des Generalstabs unserer Marine ist unsere Flotte das jetzt nicht mehr. Dieselbe wird, da die russischen Kräfte von Jahr zu Jahr anwachsen, wenn die Vorlage die Billigung des Reichstages nicht findet, auch den Versuch, die Ostsee zu halten, aufgeben und sich auf die Verteidigung der Nordsee und der Kieler Bucht beschränken müssen. Die Verhältnisse sind für unsere Flotte insofern schwierig, als wir außer dem im äußersten Westen gelegenen Kiel keinen Hafen besitzen, in den unsere größeren Schiffe einlaufen können. Andererseits ist unsere strategische Lage besonders bedrohlich geworden durch die starke Vermehrung der russischen Flotte und durch die Errichtung eines Kriegshafens ersten Ranges in Libau hart an unserer Grenze. Die dort zu stationierende Flotte hat nach den russischerseits offen ausgesprochenen Absichten den Zweck der Offensive gegen den westlichen Teil der Ostsee und damit ihrer Beherrschung im ganzen. Um die Lage weiter zu charakterisieren, füge ich hinzu, daß die gesamte Ostseeküste Landungen im großen und kleinen Maßstabe zugänglich ist und daß unsere Ostseestädte und Ortschaften von der Küste aus gegen Verwüstung nicht zu schützen sind. Das Landen selbst ist nicht zu verhindern. Ob die Armee unter allen Umständen imstande sein wird, einer planmäßig vorbereiteten Umgehung über unsere Nordgrenze, die See, hinweg zu begegnen, will ich dahingestellt sein lassen. Ein sehr großer Truppenaufwand würde für diese Zwecke jedenfalls erforderlich sein. Als Beispiel führe ich an, daß bei dem wenig vorbereiteten und ohne größere Landungstruppen unternommenen Ostseefeldzuge von 1857 die russische Armee 280 000 Mann für Küstenverteidigungszwecke der Ostsee aufwenden mußte, welche nicht zum Vorteil für Rußland in der Krim fehlten. Aus diesem Grunde erscheint es unbedingt erforderlich, daß unsere Flotte stark genug ist, der russischen Flotte in der Ostsee entgegenzutreten. Die dem hohen Hause zugegangene Vorlage gibt die Mindestforderung für diesen Zweck.

Unsere militärische Lage in einem Konfliktsfalle mit England ist eine wesentlich verschiedene von den soeben behandelten Fällen. Für mich besteht

kein Zweifel, daß es ein besonders bedauernswertes Ereignis wäre, wenn wir mit einer so nahe an Rasse und Kultur verwandten Nation überhaupt in einen ernsthaften Konflikt gerieten, mit einer Nation, deren geistige Güter uns von allen Nationen vielleicht am meisten zu eigen geworden sind. Es ist auch wohl selbstverständlich, daß die dazu berufenen Organe des Deutschen Reiches alles in ihrer Macht Liegende tun werden, um eine vorhandene Differenz der Anschauungen nicht zum Konflikt werden zu lassen. Dieser Standpunkt erlaubt uns aber doch keineswegs, die Möglichkeit aus unserer Berechnung einfach auszulassen, daß in der Zukunft entgegenstehende Interessen durch Fehler auf der einen oder anderen Seite oder durch sonstige Komplikationen plötzlich hart an die Grenze eines militärischen Konflikts gelangen können. Es ist deshalb gut und richtig, daß auch für solche Situation die wirklichen Machtverhältnisse uns klar sind. Die Sachlage ist dann folgende. England würde heute imstande sein, mit den in der Heimat gerade zur Hand befindlichen Streitkräften unsere Seestreitkräfte in wenigen Wochen zu vernichten, unsere gesamten Häfen zu schließen und unserer Küste sonstige Unbill zuzufügen. Unser gesamter transatlantischer Handel würde lahmgelegt sein, und die draußen ohne einen Schutzhafen befindlichen Schiffe nach tapferer Gegenwehr, wie wir zuverlässig hoffen können, genommen oder vernichtet sein. Unsere Kolonien in englischen Händen, das englische Großafrika wäre fertig. Unsere Arbeit und unser 25jähriger Versuch, den uns gebührenden Anteil an der Welt und den Seeinteressen zu gewinnen, wären auf lange Zeit vernichtet. Wollten wir den Kampf fortsetzen, so würde unsere Lage immer ungünstiger und unser Schaden immer dauernder werden, da wir zur Zeit nahezu wehrlos der englischen Macht gegenüberstehen. Die auf Grund eines anderen Falles abgegrenzte Vorlage würde uns eine maritime Streitmacht in die Hand geben, welche in sich eine Stärke besitzt, die nicht ohne weiteres selbst von einer größeren Streitmacht überrannt werden kann; das hängt mit der Schwierigkeit zusammen, auf See die Übermacht taktisch vollständig zur Geltung zu bringen, sobald die Flotten eine gewisse Größe erreicht haben. (Diese aber müssen sie haben, sonst werden sie zum Luxus.) England müßte auch in solchem Falle alles tun, um mehr als einen nur zweifelhaften Sieg zu erlangen. Es hat von der Schlacht nur wirklichen Nutzen, wenn es uns vernichtet. Die geographische Lage läßt unser Geschwader nicht weit vom Kanal für England außerdem besonders gefährlich erscheinen. England würde daher voraussichtlich genötigt sein, einen Teil seiner im Mittelmeer oder sonstwo stationierten Kräfte heranzuziehen, um gegen uns ganz sicher zu gehen. Das würde aber ein Schritt sein, der die politische und militärische Lage Englands ganz erheblich verschieben und darum sehr unangenehm für England sein würde. Dasselbe gilt, wenn England, um unsere Streitmacht zu vernichten, schwere eigene Verluste nicht umgehen kann. Es ist klar, daß, im Falle eine Differenz zwischen England und Deutschland eine scharfe Form annehmen würde, England dann viel eher geneigt sein würde, zu einigermaßen für uns annehmbarer Vereinbarung zu kommen, als wenn wir, wie zur Zeit, hinsichtlich der Seemacht *quantité négligeable* sind. Stellen Sie sich einmal den theoretischen Fall vor, ein zur See einigermaßen zu beachtender Staat und ein

solcher ohne ins Gewicht fallende Seemacht kämen gleichzeitig in Differenz mit einer großen Seemacht, so scheint es doch wahrscheinlich, daß dem ersten auch äußerlich Ruhe und Entgegenkommen zum Ausgleich entgegengebracht, der Schwache aber einfach beiseite geschoben wird und die Stimmung gereizt ist, vielleicht sogar in brüsker Weise. Tatsächlich wird unsere Seemacht, worauf ich noch zurückkommen werde, dem friedlichen Austrag von Differenzen in hohem Maße förderlich sein.

Nun wird man sagen, wir werden bei einer Differenz mit England stets Alliierte finden, denn Englands Interessen reiben sich nicht nur mit den unserigen, sondern weit mehr mit denen anderer Staaten. Ich glaube, daß wir hierbei leicht eine falsche Rechnung machen können. Was können wir andern Staaten in einem Konflikt mit England bieten? Positives nichts. Denn Truppen haben beide Staaten genug, und unsere jetzige Flotte addiert nichts ins Gewicht fallende gegen England. Dahingegen liegt im Gegenteil die Sache doch so: wenn wir nicht unsere Armee direkt für England ins Feuer schicken wollen, und ich glaube, dazu werden wir kaum eine Neigung verspüren, so ist es für England ganz gleichgültig, ob wir neutral oder ob wir direkt als Gegner hinzutreten. Im Gegenteil sogar, es ist für England dann vorteilhaft, wenn wir Feind sind. Frankreich und Rußland sind in dem Heimatlande und in den Kolonien durch die englische Flotte schlecht zu fassen. Anders ist es mit uns, da wir obendrein ein Handels- und industrieller Konkurrent von England sind. England wird ganz zufrieden sein, jemand vor sich zu haben, der die Zechen bezahlen kann, und würde recht große Konzessionen daraufhin unseren Alliierten machen können. Haben wir eine Flotte im Sinn der Denkschrift des Generals von Stosch und der dem hohen Hause zugegangenen Vorlage, so würde deren Hinzutreten aber eine solche Gefahr für England bedeuten, daß wir in diesem wie in allen anderen Fällen ein ganz anderes Entgegenkommen von England zu erwarten haben, während zur Zeit maßgebende englische Journale die für uns freilich sehr unangenehme, aber tatsächlich richtige Behauptung aufstellen können: Deutschland wäre transatlantisch überhaupt nur geduldet, nicht berechtigt.

Ich habe diese Lage zu England etwas ausführlicher dargelegt, weil offenbar die politische Bedeutung einer Flotte bei uns vielfach nicht ausreichend gewürdigt wird. Wenn selbstverständlich die Geschicklichkeit, mit der politische Fragen angefaßt werden, und auch die moralischen Faktoren des Rechts und Unrechts bei den Interessenkonflikten der Nationen eine große Rolle spielen, die stärkste Unterlage ergibt gemäß der Natur des Menschen und ausweislich der Geschichte doch die Macht, und zwar vorwiegend die Kriegsmacht. Die Landmacht wirkt direkt nur auf die Grenzstaaten. Weiter darüber hinaus wird der Druck, den die Landmacht ihrer Natur nach auszuüben imstande ist, nur mittelbar übertragen und hierdurch sowohl als durch die vermehrten Komplikationen immer schwächer. Die Seemacht, wenn auch für uns selbstredend niemals die Hauptsache, ist politisch betrachtet vielseitiger, sie wirkt über die ganze Welt. Die Frage ist nun: Kann Deutschland auf die Dauer Großmacht bleiben, wenn es nicht über eine gewisse Seekriegsmacht verfügt? Meiner festen Überzeugung nach nicht, auf die Dauer selbst in Europa

nicht. Wenn wir auch uns in unsere Pfähle einkapseln wollten, die anderen europäischen Staaten werden es nicht tun, und damit werden wir in die transatlantischen Verhältnisse hereingezogen, ob wir wollen oder nicht. Es ist aber klar, daß wir in solcher Lage uns auch in Europa in eine politisch ungünstige Lage bringen, wenn wir bei einer großen Reihe von Differenzen der europäischen Staaten nur einseitig mit unserer Landmacht wirken können. Diese Fragen sind schließlich häufig derart, daß um ihretwillen kein Krieg in Europa geführt werden würde, wohl aber die für transatlantische Fragen direkt wirkende Macht, nämlich die Seemacht, eine große Rolle dabei spielt.

Können wir uns nun aber auf unsere europäischen Interessen auf die Dauer wirklich beschränken? Ich glaube, nein, wir können das nicht. Die Erde ist kleiner geworden, die Staatengebilde auf derselben sind näher aneinander gerückt, und damit hat die Weltpolitik, im Gegensatz zu einer europäischen Politik, eine früher ungeahnte Bedeutung erlangt und wird es sicher im kommenden Jahrhundert noch mehr. Sehen Sie ringsumher in Europa und außerhalb desselben, wie die Nationen dieser allgemeinen Weltlage Rechnung tragen durch die Entwicklung ihrer Flotten. Bei dieser allgemeinen Erkenntnis bildet bis jetzt Deutschland eine merkwürdige Ausnahme und ist im besten Begriff, wie schon so oft in unserer Geschichte, den Anschluß zu verpassen, wenn wir uns nicht aufraffen, der neu entstandenen nationalen Aufgabe eine tatkräftige und etwas weniger platonische Sympathie entgegenzubringen.

Kein europäischer Kontinentalstaat ist so sehr auf die See als Quelle erweiterten Wohlstands und erweiterter Machtsphäre angewiesen wie Deutschland. Warum ist die Ausnutzung der See, und hierunter verstehe ich Handel, Exportindustrie, Seefischerei, Kolonien usw., seit 1870 in starken Fortschritt gekommen? Weil wir eine Macht geworden sind. Vorher war wohl auch einiges hiervon vorhanden, und höchst achtenswerte Einzelleistungen waren zu verzeichnen, eine große für die ganze deutsche Nation genügende Ausdehnung hätten die Seeinteressen nie gewinnen können, weil die Macht fehlte. Es war außerdem für den einzelnen Deutschen fast stets ein Geschäftsvorteil, wenn er seine Nationalität aufgab. So ging, ganz abgesehen von der Auswanderung nach Nordamerika, wo ja noch anderes in Betracht kommt, der Deutsche draußen für Deutschland wenigstens verloren. In den ersten Jahrzehnten nach Gründung des Deutschen Reiches begann die Ausnutzung der See sich in anderem Sinn und in anderer Stärke zu entwickeln, aber es ist natürlich, daß in einer Generation das nicht nachgeholt werden kann, was viele Generationen vorher versäumt hatten. Immerhin hatten wir in dieser Zeit den einen Vorteil: Der deutsche Name stand im Ausland unter dem Prestige außerordentlicher Siege. Mit diesem Prestige darf aber auf die Dauer nicht gerechnet werden, es ist aufgebraucht, sondern neben der Besonnenheit hat reale Macht dafür einzutreten. Es kommt hier ein Weiteres hinzu. In den letzten Jahren sind auch Staaten, die wir zu den exotischen bisher zu rechnen gewohnt waren, zu einer gewissen Seemacht gelangt, und mit hoher Wahrscheinlichkeit ist damit zu rechnen, daß weitere transatlantische Staaten folgen werden. Wir konnten also in den siebziger Jahren auch diesen Staaten gegenüber mit einer kleineren Seemacht auskommen, ganz abgesehen von den außerordent-

lichen Vermehrungen der europäischen Flotten. Unsere tatsächliche Seekriegsmacht ist aber infolge des Obsolescenzwerdens unseres Schiffsmaterials zur Zeit nicht nur relativ, sondern, absolut genommen, niedriger, als sie vor 15 Jahren war. Wenn jetzt nicht eingegriffen wird, werden wir in wenigen Jahren außerstande sein, auch nur solchen transatlantischen Staaten gegenüber unser Recht nötigenfalls durchzusetzen. Ich meinerseits vermag nicht diesen Zustand unserer Flotte in Übereinstimmung zu bringen mit dem tatsächlichen Wachsen unserer Seeinteressen und mit der Zukunft, die sie uns zu bieten imstande sind.

III. Das erste Flottengesetz

Entwicklungsgeschichte des 1. Flottengesetzes¹⁾

Spalte	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Vorschlag bezw. Entscheidung	D. R. 28. 11. 95	Tirpitz 3. 1. 96	S. M. 16. 12. 95 3. 2. 96	D. R. 10. 5. 97	S. M. 19. 5. 97	Staatssek. Tirpitz 15. 6.	Staatssek. Tirpitz 1897 A 4186 2. 7.	M I 2941 7. 8.	Vorlage A C 79a	Gesetz 10. 4. 98
Bis 1. April	1908	1908	1908		1910	1910	1910	1905	1905	1904
Linienfahrer	17	19	17	28	17	21	21	17	19	19
Küstenpanzer	8	8	8	12	8	8	8	8	8	8
Großkreuzer	8	11	9	9	8	16	16	12	12	12
Kreuzer II. Kl.	—	—	15	33	30	—	—	—	—	—
„ III. „	30	28	—	—	—	30	30	27	27	30
„ IV. „	—	—	12	16	16	—	—	—	—	—

Spalte 1: Immediatbericht des Oberkommandos (Admiral v. Knorr) 28. 11. 1895.

„ 2: Gutachten des Kontreadmirals Tirpitz dazu, 3. Januar 1896.

„ 3: Der Kaiser, Kabinettsordre vom 16. Dezember 1895, Vortragsentscheidung vom 3. Februar 1896.

„ 4: Bericht des Oberkommandos, 10. Mai 1897.

„ 5: Ergebnis der Zielkommission, vom Kaiser genehmigt im gemeinsamen Immediatvortrag vom 19. Mai 1897.

„ 6: Staatssekretär Tirpitz, erster Immediatvortrag bei seinem Amtsantritt am 15. Juni 1897.

„ 7—8: Vorstadien der Gesetzesvorlage.

„ 9: Die endgültige Vorlage, veröffentlicht im „Deutschen Reichsanzeiger“ vom 27. November 1897.

„ 10: Das erste Flottengesetz vom 10. April 1898.

Allgemeine Begründung zum Gesetzentwurf betreffend die deutsche Flotte

Das deutsche Volk steht heute der traurigen Tatsache gegenüber, daß die Kriegsmarine in ihrer Stärke gegen dasjenige Maß, welches im Jahre 1873

¹⁾ Ausgangspunkt: Dienstschrift IX des Oberkommandos der Marine vom 16. Juni 1894, fordert, abgesehen von der Materialreserve und den Schiffen für den Auslandsdienst, 17 Linienfahrer, 6 Panzerkreuzer und 12 (kleine) Kreuzer III. Klasse für die Schlachtflotte.

und nach späteren Bewilligungen für erforderlich erachtet wurde, erheblich zurückgegangen ist.

Es ist dies im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß sich die Technik in den letzten Jahrzehnten derart entwickelt hat, daß die im Anfang dieser Periode erbauten Schiffe heute zum Teil kriegsunbrauchbar sind. Die dadurch notwendig gewordenen umfangreichen Ersatzbeschaffungen stießen namentlich infolge der in den letzten Jahren wenig günstigen Finanzlage des Reiches auf Schwierigkeiten.

Daneben sind auch über den Soll-Bestand der Marine im letzten Jahre im Reichstage Zweifel entstanden. Als in der vorigen Session die Marineverwaltung den zahlenmäßigen Nachweis führte, daß an dem Soll-Bestande kriegsbrauchbarer Schiffe 5 Panzerschiffe, 2 Monitoren, 2 schwimmende Batterien, 15 Kreuzer und Aviso, 2 Kanonenboote und 22 Torpedofahrzeuge fehlten, glaubte die Mehrheit der Budgetkommission des Reichstages, diesen Soll-Bestand nicht anerkennen zu können.

Diese beiden Tatsachen — die verschiedenen Anschauungen über die Soll-Stärke und der Niedergang der vaterländischen Kriegsmarine — machen es den verbündeten Regierungen zur Pflicht, eine gesetzliche Festlegung des Soll-Bestandes an Schiffen zu fordern, sowie ferner zu fordern, daß der Ersatz unbrauchbarer Schiffe gesetzlich geregelt wird, damit die als notwendig anerkannte Marine dem deutschen Volke auch erhalten bleibt. Etwaige Bedenken, die Schiffsklassen gesetzlich festzulegen, weil Technik und Kriegswissenschaft einem zu starken Wechsel unterworfen sind, glauben die verbündeten Regierungen durch die Fassung des Entwurfs beseitigt zu haben, da letzterer nur solche Bestimmungen trifft, welche dauernde Gültigkeit behalten. Linienfahrzeuge, große Kreuzer und kleine Kreuzer hat es unverändert seit Jahrhunderten gegeben und wird es für absehbare Zeit auch noch weiter geben; denn keine Erfindung der Neuzeit deutet auf ein Aufhören dieser großen Schiffsklassen hin. Innerhalb derselben aber läßt das Gesetz der Entwicklung der einzelnen Schiffstypen freien Spielraum.

Damit aber im Kriegsfall die Schiffe das leisten, was von ihnen erwartet wird, ist eine zweckentsprechende Organisation der Flotte unerlässliche Vorbedingung. Da diese Organisation grundlegend für die Ausbildung des Personals, für den ganzen inneren Dienstbetrieb der Marine und für die im Frieden vorzubereitende Verwendungsweise der Flotte im Kriege ist, müssen die Mittel zur Durchführung und späteren Innehaltung der Organisation dauernd gesichert sein. Dies ist aber nur durch ein Gesetz möglich.

Es genügt indes nicht, die Soll-Stärke festzulegen, sondern es bedarf auch der Festlegung des Zeitraums, innerhalb dessen die Stärke erreicht werden soll, da sich nur dann ein sachgemäßer Plan für den Ausbau der Marine aufstellen läßt. Die Festlegung dieses Zeitraums durch eine Denkschrift ist nach den vorjährigen Erfahrungen nicht ausreichend, da eine Denkschrift keine bindende Kraft besitzt. Gerade letzteres aber ist ein dringendes Bedürfnis, das in gleicher Weise von den verbündeten Regierungen und der Volksvertretung in den letzten Jahren empfunden worden ist.

Da die Soll-Stärke nicht nach künftigen Bedürfnissen, sondern nach den heutigen Seeinteressen des Reiches zu bemessen ist, müßte diese Stärke schon jetzt vorhanden sein. Dies ist nicht der Fall. Die Flotte wird daher so schnell als möglich auf die erforderliche Stärke zu bringen sein, damit die Sicherheit und Wohlfahrt des Deutschen Reiches möglichst wenig gefährdet wird. Andererseits ist der Zeitraum, innerhalb dessen die für notwendig erkannten Schiffe beschafft werden können, abhängig von der Finanzlage des Reiches, einer zweckmäßigen Beanspruchung der heimischen Privatindustrie und der Staatswerften sowie ferner von der Möglichkeit, die erforderliche Personalvermehrung ausbilden zu können. Nach diesen drei Gesichtspunkten konnte der erforderliche Zeitraum ohne jede Überhastung auf sieben Jahre bemessen werden.

Die infolge dieser gesetzlichen Bestimmungen — Soll-Stärke, Zeitraum, Ersatzbau und Indiensthaltungen — erforderlich werdenden Ausgaben werden verfassungsgemäß für jedes Jahr veranschlagt und auf den Reichshaushaltsetat gebracht werden.

Zur gesetzlichen Festlegung der Stärke der Marine ist es erforderlich, in eine Prüfung der Bedürfnisse einzutreten. Die Aufgaben der vaterländischen Kriegsmarine sind auch heute keine anderen, als sie in den Motiven zu dem Gesekentwurf, betreffend den außerordentlichen Geldbedarf des Norddeutschen Bundes zum Zwecke der Erweiterung der Bundeskriegsmarine und der Herstellung der Küstenverteidigung vom 15. Oktober 1867 dargelegt sind. Diese Motive lauteten:

„Es wird bei dem durchgreifenden Einfluß, den der Seehandel auf das Leben der Völker ausübt, keiner weiteren Darlegung bedürfen, daß es als eine hochwichtige Aufgabe betrachtet werden muß, dem Seehandel samt der Küste, von der er seinen Ausgang nimmt, den nötigen Schutz zu gewähren. Wenn hieraus, sowie aus dem Umstande, daß viele Länder, mit denen wir in Handels- und anderen Beziehungen stehen, nur zur See erreichbar sind, erhellt, wie wesentlich die politische Bedeutung und der Einfluß eines Staates an Kraft und Ausdehnung gewinnt, wenn er imstande ist, im Falle eines Krieges, den eigenen Handel kräftig schützend, dem feindlichen Lande eben diese Lebensader zu durchschneiden, so gibt es für Norddeutschland zwei gleich wichtige und zwingende Gründe, nicht länger zu zögern, in die Reihe der größeren Seemächte einzutreten, nämlich erstens, um den bedeutenden Seehandel Norddeutschlands zu schützen und die vaterländischen Küsten und Häfen an der Nord- und Ostsee zu verteidigen; zweitens, um für alle Zukunft seinen Einfluß in europäischen Angelegenheiten, zumal wenn diese solche Länder betreffen, welche nur zur See erreichbar sind, wahren zu können.

Die Entwicklung einer norddeutschen Bundesmarine wird nun, soll sie eine gedeihliche sein, auf einer in den wichtigeren Umrißen vorgezeichneten Grundlage erfolgen müssen; denn nur alsdann ist es bei der innigen Wechselbeziehung, welche zwischen Personal, Schiffen und Kriegshäfen besteht, möglich, Mittel und Kräfte stets mit zweckentsprechender Ökonomie zu verwenden.

Es ist behufs Feststellung einer solchen Grundlage zunächst erforderlich, über

die Aufgaben einer Norddeutschen Bundesmarine sich klar zu werden, damit in denselben ein sicherer Anhalt für den Umfang und die Zusammensetzung der Flotte gegeben wird.

Die Aufgaben, welche sich eine norddeutsche Bundesmarine zu stellen hat, um dem eingangs aufgestellten Zwecke und Ziele zu entsprechen, lassen sich kurz dahin zusammenfassen:

1. Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen;

2. Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen an der Ost- und Nordsee;

3. Entwicklung des eigenen Offensivvermögens nicht bloß zur Störung feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angriff feindlicher Flotten, Küsten und Häfen.

Um auch nur den einen, den defensiven Teil dieser Aufgabe zweckentsprechend durchführen zu können, bedarf es einer Marine, die imstande ist, unter Umständen die Offensive zu ergreifen.“

Seitdem dies geschrieben wurde und die Zustimmung von Bundesrat und Reichstag des Norddeutschen Bundes gefunden hat, ist das Deutsche Reich entstanden. Infolge dieser Tatsache, sowie des dadurch ermöglichten Aufschwungs von Handel und Industrie, der Steigerung von Aus- und Einfuhr, der Erwerbung der Kolonien, des kräftigen Aufblühens der Seefischerei und der stetig wachsenden Bevölkerung sind die Seeinteressen des Reiches gegen diejenigen des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 in damals kaum geahnter Weise gestiegen. Infolgedessen haben auch die Aufgaben der Kriegsmarine eine sehr viel höhere Bedeutung für die Wohlfahrt Deutschlands gewonnen. Daraus folgt, wenn man nicht etwa diejenigen Anschauungen, die bei Vorlage der Flottengründungspläne im Jahre 1867 und 1873 die Billigung der Volksvertretung gefunden haben, heute für unrichtig erklären will, daß vor allem die vaterländische Marine wieder auf diejenige Stärke zu bringen ist, welche man schon damals für erforderlich erachtete, und daß auch eine mäßige Verstärkung mit Rücksicht auf die so erheblich gestiegenen Seeinteressen zur zwingenden Notwendigkeit geworden ist, wenn das deutsche Volk in den kommenden Jahren seine wirtschaftliche Stellung behaupten und auf dieser Bahn weiter fortschreiten will.

Es soll nicht verkannt werden, daß die Anschauungen über die Art und Weise, wie den gestellten Aufgaben gerecht zu werden ist, in den letzten 30 Jahren Schwankungen gezeigt haben. Es ist dies aber nicht in der deutschen Marine allein der Fall gewesen, sondern alle größeren Marinen haben diesen Gärungsprozeß durchzumachen gehabt. Nachdem indes in der technischen Entwicklung eine gewisse Ruhe eingetreten ist und jetzt in allen Marinen im wesentlichen dieselben Schiffsklassen und Schiffstypen vorhanden sind, haben sich die Seemächte im letzten Jahrzehnt hauptsächlich der organisatorischen, taktischen und strategischen Entwicklung zugewandt und stehen wir heute so geklärten Anschauungen gegenüber, daß keine Bedenken vorliegen, Stärke und Zusammensetzung der Kriegsmarine in der Weise, wie es im Gesetzentwurf gesehen, gesetzlich festzulegen.

Schutz und Vertretung des Seehandels auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und Beziehungen fällt vorwiegend in die Friedenszeit. Dazu rechnet auch der Schutz, der dem deutschen Staatsbürger im Auslande erforderlichfalls gegen fremde Übergriffe zu gewähren ist. Das bisherige System, diejenigen ausländischen Stationen, auf denen Deutschland größere Interessen hat, mit kleinen Kreuzern zu besetzen und daneben Geschwader aus Schiffen größerer Befechtsstärke in Dienst zu halten, hat sich bewährt. Die Verteilung der für diesen Auslandsdienst zur Verfügung stehenden Schiffe und deren Zusammenfassung zu Geschwadern wird sich indes nach den wechselnden politischen Verhältnissen richten müssen.

Nach Maßgabe der heutigen Seeinteressen des Reiches ist eine dauernde Auslandsverwendung von 3 großen Kreuzern, 10 kleinen Kreuzern und 4 Kanonenbooten erforderlich. Bei dem jetzigen Schiffsbestande konnten für die Vertretung der deutschen Interessen nur 1 großer Kreuzer, 8 kleine Kreuzer und 2 Kanonenboote verfügbar gemacht werden.

Da zur friedlichen Beilegung entstehender Konflikte in der Regel nichts förderlicher ist als eine größere Machtentfaltung an Ort und Stelle, ist es erforderlich, noch einige Schiffe zur Verstärkung in der Heimat dauernd verwendungsbereit zu halten. Zu diesem Zweck planmäßig die im Dienst befindlichen Aufklärungsschiffe zu verwenden, ist nicht angängig, da dieselben bei der Schlachtflotte nicht entbehrt werden können.

Lediglich zu Demonstrationszwecken auch auf Teile der eigentlichen Schlachtflotte — Linienschiffe — zurückzugreifen, wird in den meisten Fällen aus politischen Gründen nicht angezeigt sein.

Eine Schiffsreserve ist ferner notwendig, um Ersatzschiffe zur Ablösung der im Ausland befindlichen Schiffe zur Verfügung zu haben. Für diesen doppelten Zweck: Schiffsreserve für außergewöhnlichen Bedarf und Materialreserve für die dauernd in Dienst befindlichen Schiffe, sind mindestens 3 große Kreuzer und 4 kleine Kreuzer erforderlich.

Einen anderen Charakter haben diejenigen Aufgaben, welche der Marine zum Schutz des eigenen und zur Vernichtung des feindlichen Seehandels im Falle des Krieges mit einer großen Seemacht zufallen. In manchen schwächeren Marinen legt man, namentlich stärkeren Marinen mit großem Seehandel gegenüber, dem Kaper- oder Kreuzerkrieg eine hohe Bedeutung bei. Für Deutschland ist eine solche Kriegsführung wegen seiner geographischen Lage und der entstehenden großen Kosten ausgeschlossen, da eine größere Anzahl befestigter, mit Vorräten und technischen Hilfsmitteln versehener Stützpunkte die unerläßliche Vorbedingung hierfür sein würde. Besondere Schiffe werden daher für diesen Zweck nicht gefordert. Die beim Kriegsausbruch im Ausland befindlichen Kreuzer werden suchen müssen, den Feind an denjenigen Stellen, wo er für sie zu fassen ist, möglichst zu schädigen, um auf diese Weise die feindlichen Kreuzer auf sich zu lenken und von der Schädigung unseres Handels nach Möglichkeit abzuhalten.

Die zweite Aufgabe der Marine ist der Schutz der vaterländischen Küsten und, damit zusammenhängend, die Sicherung des Seeverkehrs durch Verhinderung einer Blockade. Der Flottengründungsplan von 1867 forderte zu diesem

Zweck 16 Panzerschiffe und Fahrzeuge. Die Denkschrift von 1873 unterschied eine lokale und eine lebendige Küstenverteidigung. Für erstere wurden 7 Monitore, 2 schwimmende Batterien, 12 Kanonenboote und 28 Torpedofahrzeuge gefordert. Für die lebendige Küstenverteidigung, die den Feind auf hoher See angreifen sollte, waren 14 Panzerschiffe und diejenigen von den vorgesehenen 26 Kreuzern bestimmt, welche nicht im Ausland sein würden. Die Mittel zur lokalen Küstenverteidigung sind heute in ausreichendem Maße vorhanden.

Um so mehr fehlt es aber an Panzerschiffen und zugehörigen Kreuzern. Wenn wir mit einer größeren Seemacht in Krieg geraten, wird dieselbe voraussichtlich versuchen, Deutschland durch eine Blockade von jeglichem Seeverkehr — Einfuhr und Ausfuhr — abzuschließen. Gelingt ihr dies und dauert der Krieg längere Zeit, wird ein schwerer wirtschaftlicher Notstand in Deutschland die Folge sein. Durch diesen Notstand können wir unter Umständen zu einem Frieden gezwungen werden, der uns unsere in den letzten 25 Jahren errungene wirtschaftliche Machtstellung kostet. Das einzigste Mittel, eine derartige Blockade zu verhindern, ist eine Schlachtflotte. Dieselbe schützt uns auch vor allen sonstigen größeren Operationen gegen unsere Küsten, denn so lange die Schlachtflotte nicht niedergekämpft ist, kann kein Feind das Wagnis derartiger Operationen übernehmen.

Einen wirksamen Schutz unserer großen Ströme und Handelsplätze und damit wichtiger Lebensadern Deutschlands kann daher nur eine genügend starke Schlachtflotte gewähren. Eine solche Schlachtflotte wird uns aber nicht nur im Kriege den erforderlichen Schutz gewähren und Handel und Industrie vor dem Niedergang bewahren, sie wird auch — was ungleich wichtiger ist — die Wahrscheinlichkeit eines Krieges mit solchen Nationen vermindern, für welche unsere Armee als Friedenshüter nicht in Betracht kommt. Denn selbst in der geringen Stärke, in der die Schlachtflotte von den verbündeten Regierungen gefordert wird, ist sie, wenn sie nur den erforderlichen Grad von Kriegsbereitschaft und Ausbildung erhält, eine so gewichtige Streitkraft, daß schon die Aufwendung einer sehr erheblichen Macht dazu gehört, offensiv gegen unsere Küste vorzugehen. Dies wird in um so höherem Maße der Fall sein, wenn der Gegner noch mit Bundesgenossen auf unserer Seite rechnen muß.

Was die Stärke der Schlachtflotte anbetrifft, so sind bisher 14 Linienfahrzeuge als erforderlich anerkannt worden. Diese Zahl stammt aus dem Jahre 1873, d. h. aus einer Zeit, wo praktisch erprobte Anschauungen über die taktische Führung und Leitung einer größeren Flottenmacht noch nicht vorhanden waren, auch nicht vorhanden sein konnten, da wir damals nur wenige Panzerschiffe besaßen. Inzwischen hat die Erfahrung und die mühevollen Arbeit vieler Jahre ergeben, daß aus 14 Panzerschiffen eine brauchbare taktische Formation nicht zu bilden ist, daß hierzu vielmehr 16 Schiffe und 1 Flaggschiff gehören.

Um aber im Kriegsfall 17 verwendungsbereite Linienfahrzeuge zur Verfügung zu haben, ist eine Materialreserve erforderlich. Ohne eine solche Reserve würde man damit rechnen müssen, daß bei der Mobilmachung mehrere Schiffe des

Flottenverbandes in Reparatur sind. Dadurch würde es für die Gefechtsformationen wieder an der erforderlichen Zahl von Schiffen fehlen und infolgedessen die Gefechtsstärke des festgefügtten Schlachtkörpers eine große Einbuße erleiden. Außerdem wären die erheblichen Geldmittel, welche im Frieden zur Bereithaltung und Ausbildung der Besatzungen der ausgefallenen Schiffe notwendig waren, umsonst aufgewandt. Im Gesetzentwurf ist für je 8 Schiffe der Schlachtflotte 1 Reserve Schiff vorgesehen.

Alle Seemächte sind darüber einig, daß eine Schlachtflotte heute ebenso wenig wie in früherer Zeit zahlreicher Aufklärungs- und Vorpostenschiffe entbehren kann. Hierzu ist noch die Notwendigkeit getreten, von der auf dem Marsch oder zu Anker oder im Gefecht befindlichen Schlachtflotte Torpedobootsangriffe abzuwehren. Schon in der vorigen Session ist darauf hingewiesen worden, daß in England auf jedes Panzerschiff der Schlachtflotte 2, in Frankreich 1 bis 2 Kreuzer gerechnet werden. Nach unseren Erfahrungen sind für die in Aussicht genommene rangierte Schlachtflotte von 17 Linien Schiffen zum Aufklärungs- und Sicherheitsdienst 6 große Kreuzer und 16 kleine Kreuzer erforderlich. Kleine Kreuzer allein genügen nicht, weil auf einen Zusammenstoß mit den gegnerischen Aufklärungsgruppen, welche Schiffe größerer Gefechtsstärke enthalten, gerechnet werden muß und daher die eigenen Aufklärungsgruppen, um sich die erforderliche Kenntnis von Stärke und Standort des Feindes zu verschaffen, Kraft zum Widerstand gegen diese feindlichen Kreuzer besitzen müssen.

Außerdem gehören zu einer Schlachtflotte eine größere Zahl von Torpedobootten . . .

Die Aufgabe unserer Schlachtflotte ist die Verteidigung der heimischen Küsten. Ausschließlich hiernach ist Zahl und Größe der Schiffe bemessen. Größeren Seemächten gegenüber hat sie lediglich die Bedeutung einer Ausfallflotte. Jede weitergehende Verwendung ist durch die geringe Stärke, die das Gesetz festlegt, ausgeschlossen. Daß aber die vorhandene Flotte gegen erheblich schwächere Seemächte, falls Deutschlands Interessen es erheischen, auch offensiv verwandt werden wird, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Die letzte Aufgabe der Marine, die 1867 noch nicht in den Kreis der Betrachtung gezogen werden konnte, ist der Schutz der Kolonien.

In Friedenszeiten brauchen unsere Kolonien zur Unterstützung der Schutztruppen die Stationierung von einigen kleinen Kreuzern oder Kanonenbooten, um Ruhe und Ordnung unter den Eingeborenen aufrechtzuerhalten. Der Bedarf an diesen Schiffen ist in den für den Auslandsdienst erforderlichen Schiffen vorgesehen.

In einem Krieg mit einer größeren Seemacht wird es in den meisten Fällen weniger darauf ankommen, die Kolonien an Ort und Stelle zu verteidigen, als sie in der Heimat durch die Schlachtflotte zu schützen. Schutztruppe und Auslandsschiffe werden an Ort und Stelle ihr möglichstes tun. Das Schicksal der Kolonien werden indes nicht die kleinen Gefechte draußen entscheiden, sondern der Ausfall des Kampfes auf dem Hauptkriegsschauplatz.

Fürst v. Bismarck an Kontreadmiral Alfred Tirpitz

Friedrichsruh, den 4. Dezember 1897.

Euerer Excellenz danke ich verbindlichst für die geneigte Übersendung des Gesekzentwurfes, betreffend die Deutsche Flotte. Ich finde die Gesamtforderung unsern Bedürfnissen entsprechend, wenn ich auch eine stärkere Begünstigung der Kreuzer bei der Einteilung vorgezogen hätte. Diese Auffassung würde mich aber, wenn ich im Reichstage wäre, nicht abhalten, für die Vorlage zu stimmen, so wie unsere Fachmänner sie für richtig bemessen gehalten haben.

Mit der wiederholten Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung bin ich Euerer Excellenz

ergebenster

gez. v. Bismarck.

1. Flottengesetz vom 10. April 1898

I. Schiffsbestand

§ 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) verwendungsbereit:

- | | |
|--|---|
| 1 Flottenflaggschiff, | |
| 2 Geschwader zu je 8 Linien Schiffen, | |
| 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen, | |
| 6 große Kreuzer | } als Aufklärungsschiffe der heimischen Schlachtflotte; |
| 16 kleine Kreuzer | |
| 3 große Kreuzer | |
| 10 kleine Kreuzer | } für den Auslandsdienst; |

b) als Materialreserve:

- 2 Linien Schiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Soll-Bestand in Anrechnung:

als Linien Schiffe	12
als Küstenpanzerschiffe	8
als große Kreuzer	10
als kleine Kreuzer	23

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Soll-Bestandes erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestandes, soweit die in § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

§ 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel

Linienfahrer und Küstenpanzerfahrer nach 25 Jahren,
große Kreuzer nach 20 Jahren,
kleine Kreuzer nach 15 Jahren

erfetzt werden können.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der 1. Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der 1. Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrats, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstags. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

II. Indienstaltungen.

§ 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indienstaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß im Dienst gehalten werden können

a) zur Bildung von aktiven Formationen:

9 Linienfahrer,
2 große Kreuzer,
6 kleine Kreuzer;

b) als Stammschiffe von Reserveformationen:

4 Linienfahrer,
4 Küstenpanzerfahrer,
2 große Kreuzer,
5 kleine Kreuzer;

c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten:

2 Linienfahrer oder Küstenpanzerfahrer.

III. Personalbestand.

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für
die im Ausland befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für
die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
die Schulschiffe,
die Spezialschiffe;
3. Besatzungstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal
die Hälfte der vollen Besatzungen)
für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen
Schiffe,
die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

§ 5.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

IV. Sonstige Ausgaben.

§ 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

V. Kosten.

§ 7.

Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898—1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmaligen Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armierungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereitzustellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmungen das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

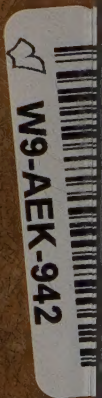
§ 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahre den Betrag von 11 525 494 Mark übersteigt, und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbedarf nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Register

Die Zahlen bedeuten die Seiten

- | | |
|---|---|
| Bennigsen, Rudolf v. 39, 78 | Knorr, Eduard v., Admiral 5, 10f., 30ff., 38, 54, 59 |
| Bismarck 6, 10f., 13, 33, 41ff., 47, 95 | Krüger, Präsident 14 |
| Boetticher, R. H. v. 57 | Lieber, Dr. 48, 55ff. |
| BüchseI, Kontreadmiral 58 | Levetzow, v. 40, 78 |
| Caprivi, Georg Leo v. 18ff., 22f., 25, 62 | Malet, Sir Edward 30 |
| Delbrück, Hans 46f., 58 | Marshall v. Bieberstein 11, 30, 48 |
| Eulenburg, Graf Philipp zu 25, 44f., 58, 62f. | Moltke, Helmut v. 25 |
| Friedrich, Großherzog von Baden 58 | Monts, Graf v., Vizeadmiral 22 |
| Friß 39f., 78 | Peters, Karl 46 |
| Folz, Freiherr von der, Admiral 22, 30 | Richter, Eugen 6, 48 |
| Gammacher, Dr. 57 | Senden, Gustav Freiherr v. S.-Bibran, Kontreadmiral 5f., 9ff., 25, 34ff., 38, 40f., 51, 53 |
| Gammann, Otto 12f., 37, 41 | Stosch, Albrecht v. 14, 17f., 19, 24, 45, 50, 79 |
| Heinrich, Prinz v. Preußen 22 | Stumm, Freiherr v. S.-Halberg 57f. |
| Hertling, Freiherr v. 57 | Thielmann, Freiherr v. 61f. |
| Heusner, Kontreadmiral 23 | Thimme, Dr. Friedrich 6, 9ff., 36, 38, 41 |
| Hohenlohe, Chlodwig Fürst zu 6, 9ff., 34f., 38ff., 44, 51, 53ff., 58, 63f., 76ff. | Tirpitz, Alfred 5f., 9f., 12ff., 22, 24f., 26, 28ff., 33f., 36ff., 45f., 48ff., 52ff., 58, 60ff., 79ff., 95 |
| Hollmann, Friß, Vizeadmiral 5f., 10f., 23f., 29, 38, 45, 48ff., 52ff., 58 | Völderndorff, Freiherr v. 44, 63 |
| Holstein, Friß v. 44f. | Waldersee, Alfred Graf v. 43, 57 |
| Holzendorff, Henning v., Kapitän zur See 59 | Wilhelm II. 5f., 9ff., 22, 25, 28ff., 33ff., 36, 38ff., 45f., 51, 54f., 58ff., 62ff., 76 |
| Jameson, Dr. 14 | Windthorst, Ludwig 57 |
| Kardorff, Wilhelm v. 52 | Wolff, Theodor 13f. |
| Kayser, Direktor der Kolonialabteilung 10f., 38, 76 | |



W9-AEK-942